

证券代码：600733

证券简称：北汽蓝谷

北汽蓝谷新能源科技股份有限公司

BAIC BluePark New Energy Technology Co., Ltd.

向特定对象发行股票

募集说明书（申报稿）



保荐机构（主承销商）



中信建投证券股份有限公司
CHINA SECURITIES CO.,LTD.

二〇二三年二月

声明

本公司及全体董事、监事、高级管理人员承诺募集说明书及其他信息披露资料不存在任何虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性及完整性承担相应的法律责任。

公司负责人、主管会计工作负责人及会计机构负责人保证募集说明书中财务会计资料真实、完整。

中国证监会、交易所对本次发行所作的任何决定或意见，均不表明其对申请文件及所披露信息的真实性、准确性、完整性作出保证，也不表明其对发行人的盈利能力、投资价值或者对投资者的收益作出实质性判断或保证。任何与之相反的声明均属虚假不实陈述。

根据《证券法》的规定，证券依法发行后，发行人经营与收益的变化，由发行人自行负责。投资者自主判断发行人的投资价值，自主作出投资决策，自行承担证券依法发行后因发行人经营与收益变化或者证券价格变动引致的投资风险。

本募集说明书是本公司对本次向特定对象发行股票并上市的说明，任何与之相反的声明均属不实陈述。

投资者如有任何疑问，应咨询自己的股票经纪人、律师、专业会计师或其他专业顾问。

重大事项提示

本公司特别提醒投资者注意下列重大事项或风险因素，并认真阅读本募集说明书相关章节。

一、新能源汽车补贴退坡的政策风险

《新能源汽车产业发展规划（2021-2035）》指出：发展新能源汽车，是我国从汽车大国迈向汽车强国的必由之路，是应对气候变化、推动绿色发展的战略举措。国家发改委等四部委于 2020 年 4 月 23 日联合发布文件将原计划于 2020 年底到期的新能源汽车购置补贴政策延长 2 年，于 2022 年 12 月 31 日终止。2021 年 12 月 31 日，财政部、工业和信息化部、科技部、发展改革委联合发布了《关于 2022 年新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》，2022 年新能源汽车购置补贴标准在 2021 年基础上退坡 30%；城市公交、道路客运、出租（含网约车）、环卫、城市物流配送、邮政快递、民航机场以及党政机关公务领域符合要求的新能源汽车，2022 年补贴标准在 2021 年基础上退坡 20%。自 2022 年 1 月 1 日起执行。新能源汽车购置补贴政策在 2022 年 12 月 31 日到期后若不能延期将对新能源汽车企业的经营造成压力。

二、汽车行业下行风险

根据中国汽车工业协会数据，2022 年随着新冠疫情得到有效控制，我国汽车产销量继 2021 年后保持稳定增长态势，产量达 2,747.60 万辆，同比增长 3.59%，销量达 2,686.40 万辆，同比增长 2.33%。但随着我国宏观经济增速的逐步放缓，以及我国居民汽车保有量的持续增加，我国汽车行业增速可能会呈现逐步放缓的趋势。随着我国城镇化进程进一步推进，年轻人口向大中城市集中，未来汽车市场由“增量周期”进入“存量周期”，预计国内汽车市场整体仍将面临较大压力，新能源汽车行业的发展也将面临一定的不确定性。这种趋势将影响到行业内包括新能源汽车企业在内的所有汽车厂商的发展，也将可能影响到公司发展战略和规划的具体实现与公司的经营业绩。

三、募集资金投资项目风险

募集资金投资项目在组织、管理和实施过程中，存在管理不善、发生意外情况的可能，将会影响项目实施进度和质量，不利于公司的持续发展。

本次募集资金投资项目的可行性分析是基于当前经济形势、市场环境、行业发展趋势及公司实际经营状况做出的，但由于市场发展和宏观经济形势具有不确定性，如果募集资金不能及时到位、市场环境发生重大不利变化或行业竞争加剧，将会对开发项目的实施进度和市场前景产生不利影响。

四、产能过剩风险

近年来，我国对新能源汽车行业扶持力度较大，传统燃油汽车生产商及造车新势力纷纷开展新能源汽车的研发制造，新能源汽车行业产能快速扩张。快速提升的行业产能较好满足了目前新能源汽车日益扩大的市场需求，但如果未来新能源汽车市场需求增长放缓，可能导致新能源汽车行业出现产能过剩风险，过剩的供给可能迫使公司降低产品售价与利润率，可能导致出现产能闲置、产品滞销等，将对公司经营业绩和财务状况造成不利影响。

五、业绩下滑风险

公司是目前国内纯电动汽车技术能力较强、产品线较丰富、市场累计销量较高、产业链较完整的新能源汽车企业之一，目前已形成覆盖北京、辐射全国的产业布局，在行业中具有一定的竞争优势。但是，公司的业绩是否保持稳定或增长受多方面因素影响，除上文所述的宏观经济、汽车行业整体情况等方面因素外，也受到公司自身包括产品结构能否充分得到市场认可等方面因素影响。上述因素将可能导致公司面临业绩下滑的风险。

目录

声明	1
重大事项提示	2
一、新能源汽车补贴退坡的政策风险.....	2
二、汽车行业下行风险.....	2
三、募集资金投资项目风险.....	3
四、产能过剩风险.....	3
五、业绩下滑风险.....	3
释义	6
一、一般释义.....	6
二、专业释义.....	7
第一章 发行人基本情况	9
一、发行人基本信息.....	9
二、股权结构、控股股东及实际控制人情况.....	9
三、发行人所处行业的基本情况.....	12
四、发行人的行业竞争地位.....	38
五、主要业务模式、产品或服务的主要内容.....	42
六、现有业务发展安排及未来发展战略.....	48
七、截至最近一期末，不存在金额较大的财务性投资的基本情况.....	51
第二章 本次证券发行概要	57
一、本次发行的背景和目的.....	57
二、发行对象及其与公司关系.....	58
三、发行证券的价格或定价方式、发行数量、限售期.....	59
四、募集资金金额及投向.....	60
五、本次发行是否构成关联交易.....	61
六、本次发行是否将导致公司控制权发生变化.....	61
七、本次发行方案取得有关主管部门批准的情况以及尚需呈报批准的程序.....	61
八、本次发行对象.....	62
九、附生效条件的认购合同内容摘要.....	64

第三章 董事会关于本次募集资金使用的可行性分析	68
一、本次发行募集资金的使用计划.....	68
二、本次募集资金投资项目的的基本情况.....	68
三、本次募集资金投资项目与现有业务和前次募投项目的关系.....	91
四、前次募集资金使用情况.....	92
第四章 董事会关于本次发行对公司影响的讨论与分析	103
一、本次发行完成后，公司业务及资产、公司章程、股权结构、高管人员结构、业务收入结构的变动情况.....	103
二、本次发行完成后，公司财务状况、盈利能力及现金流量的变动情况..	104
三、本次发行完成后，上市公司与发行对象及发行对象的控股股东和实际控制人从事的业务存在同业竞争或潜在同业竞争的情况.....	104
四、本次发行完成后，上市公司与发行对象及发行对象的控股股东和实际控制人可能存在的关联交易的情况.....	104
第五章 与本次发行相关的风险因素	105
一、宏观经济周期波动的风险.....	105
二、新能源产业政策风险.....	105
三、汽车行业下行风险.....	106
四、市场风险.....	106
五、经营风险.....	107
六、应收账款金额较大带来的回收风险.....	109
七、存货余额较大导致的跌价损失风险.....	109
八、管理风险.....	109
九、关联交易占比较高风险.....	110
十、募集资金投资项目风险.....	110
十一、本次向特定对象发行股票的相关风险.....	110
第六章 与本次发行相关的声明	112

释义

在本募集说明书中，除非另有说明，下列词语具有如下特定含义：

一、一般释义

本保荐机构/中信建投证券	指	中信建投证券股份有限公司
北汽蓝谷/发行人/公司	指	北汽蓝谷新能源科技股份有限公司，曾用名为：北京前锋电子股份有限公司、成都前锋电子股份有限公司
北汽集团	指	北京汽车集团有限公司
北汽广州	指	北汽（广州）汽车有限公司
北京汽车	指	北京汽车股份有限公司
北京市国资委	指	北京市人民政府国有资产监督管理委员会
北汽新能源	指	北京新能源汽车股份有限公司
北汽新能源营销	指	北京新能源汽车营销有限公司
北汽蓝谷麦格纳	指	北汽蓝谷麦格纳汽车有限公司
麦格纳	指	麦格纳国际，总部位于加拿大的汽车零部件制造商
孚能科技	指	孚能科技（赣州）股份有限公司
北京西门子	指	北京西门子汽车电驱动系统（常州）有限公司，2022年8月已更名为：法雷奥蓝谷新能源动力系统（常州）有限公司
宁德时代	指	宁德时代新能源科技股份有限公司
中国证监会	指	中国证券监督管理委员会
上交所	指	上海证券交易所
国家发改委	指	国家发展和改革委员会
工信部	指	中华人民共和国工业和信息化部
科技部	指	中华人民共和国科学技术部
财政部	指	中华人民共和国财政部
国家税务总局	指	中华人民共和国国家税务总局
海关总署	指	中华人民共和国海关总署
商务部	指	中华人民共和国商务部
交通部	指	中华人民共和国交通运输部
市场监管总局	指	中华人民共和国国家市场监督管理总局
生态环境部	指	中华人民共和国生态环境部
全国人大	指	中华人民共和国全国人民代表大会
住建部	指	中华人民共和国住房和城乡建设部

国管局	指	中华人民共和国国家机关事务管理局
原质检总局	指	原中华人民共和国国家质量监督检验检疫总局
本次向特定对象发行股票/ 本次发行	指	北汽蓝谷新能源科技股份有限公司本次向特定对象发行股票的行为
《公司法》	指	《中华人民共和国公司法》
《证券法》	指	《中华人民共和国证券法》
《发行注册管理办法》	指	《上市公司证券发行注册管理办法》
《公司章程》	指	《北汽蓝谷新能源科技股份有限公司章程》
报告期/最近三年及一期	指	2019年、2020年、2021年和2022年1-6月
最近三年/近三年	指	2019年、2020年、2021年
报告期末	指	2022年6月30日
致同/致同会计师	指	致同会计师事务所（特殊普通合伙）
募集说明书/本募集说明书	指	《北汽蓝谷新能源科技股份有限公司向特定对象发行股票募集说明书》
元、万元、亿元	指	人民币元、万元、亿元

二、专业释义

三电系统	指	由电机、电池、电控系统构成的电动汽车核心组成部分
新能源汽车	指	采用新型动力系统，完全或者主要依靠新型能源驱动的汽车，包括插电式混合动力（含增程式）汽车、纯电动汽车和燃料电池汽车等
纯电动汽车	指	以车载电池为动力输出，用电机驱动车轮行驶，符合道路交通、安全法规和国家标准各项要求的乘用车辆
插电式混合动力汽车	指	混合动力汽车是指装有两个以上动力源的汽车，动力源一般为内燃机发电再加上蓄电池。插电式混合动力汽车是指可以外接充电设施的混合动力汽车，与普通混合动力汽车相比动力电池容量更大，续航里程更长
燃料电池汽车	指	燃料电池汽车是指通过氢气和氧气的化学作用，产生的电能驱动车辆行驶的汽车。燃料电池汽车在氢气燃烧后只产生水，环保性较高，且其续航里程与传统汽车无异。但由于生产、运输和储存氢气的成本过高，且建设加氢站的难度远高于建设充电设施，一定程度上阻碍了燃料电池汽车的推广
动力模块	指	由三电系统、充电机、高压电器盒、底盘等组成的纯电动乘用车核心组件
分时租赁	指	以时间为单位计算费用，提供汽车的随取即用租赁服务
智能制造	指	基于新一代信息通信技术与先进制造技术深度融合，贯穿于设计、生产、管理、服务等制造活动的各个环节，具有自感知、自学习、自决策、自执行、自适应等功能

		的新型生产方式
智能网联	指	车载传感器、控制器、执行器等装置，并融合现代通信与网络技术，实现汽车与驾驶员及周边环境进行智能信息交换的技术
智慧出行	指	也称智能交通，借助移动互联网、云计算、大数据、物联网等先进技术和理念，优化交通资源配置，实现高效运行的交通运营模式
智能驾驶	指	利用新一代数字化、信息化技术辅助驾驶员驾驶车辆的技术模式
渗透率	指	新能源汽车销量占总汽车销量的比重

本募集说明书中任何表格中若出现总计数与所列数值总和不符，均为四舍五入所致。

第一章 发行人基本情况

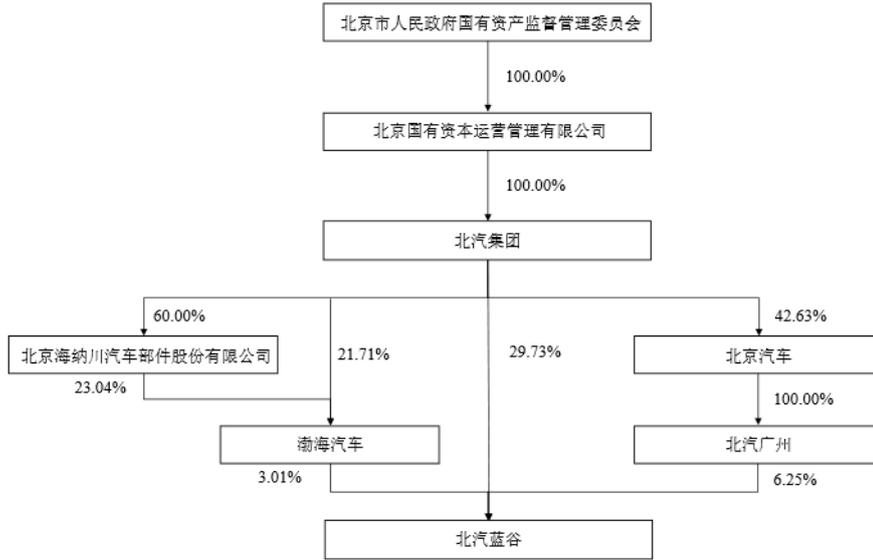
一、发行人基本信息

公司名称	北汽蓝谷新能源科技股份有限公司
英文名称	BAIC BluePark New Energy Technology Co.,Ltd.
法定代表人	刘宇
注册资本	428,731.0130 万人民币
股票简称	北汽蓝谷
股票代码	600733
成立日期	1992 年 10 月 6 日
注册地址	北京市北京经济技术开发区东环中路 5 号 12 幢
办公地址	北京市北京经济技术开发区东环中路 5 号 12 幢
邮政编码	100176
联系电话	(010) 53970788
传真	(010) 53970029
经营范围	研发、设计、销售汽车、汽车配件、机械设备、电器设备、零部件加工设备；汽车装饰；技术开发、技术服务、技术咨询、技术转让；设计、制作、代理、发布广告；经济贸易咨询；物业管理；货物进出口、技术进出口、代理进出口。（市场主体依法自主选择经营项目，开展经营活动；依法须经批准的项目，经相关部门批准后依批准的内容开展经营活动；不得从事国家和本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。）

二、股权结构、控股股东及实际控制人情况

（一）发行人股权结构情况

截至 2022 年 6 月 30 日，发行人的股权结构如下：



截至 2022 年 6 月 30 日，发行人前十名股东持股情况如下：

单位：万股

序号	股东名称	股东性质	股权比例	股份总数	限售条件股份数量	质押冻结股份数量
1	北京汽车集团有限公司	国有法人	29.73%	1,274,778,438	234,715,800	-
2	北汽（广州）汽车有限公司	境内非国有法人	6.25%	268,054,522	49,621,255	-
3	渤海汽车系统股份有限公司	国有法人	3.01%	129,182,912	23,913,867	-
4	芜湖信石信冶投资管理合伙企业（有限合伙）	其他	2.74%	117,678,774	-	-
5	戴姆勒大中华区投资有限公司	境内非国有法人	2.46%	105,269,045	-	-
6	北京亦庄城市更新有限公司	国有法人	1.71%	73,337,664	-	-
7	北京电子控股有限责任公司	国有法人	1.36%	58,175,076	-	-
8	北京工业发展投资管理有限公司	国有法人	1.33%	57,148,297	-	-
9	上海中平国瑀并购股权投资基金合伙企业（有限合伙）	其他	1.08%	46,210,151	-	-
10	乔晓辉	境内自然人	0.87%	37,420,082	-	-
合计			50.55%	2,167,254,961	308,250,922	-

（二）控股股东及实际控制人情况

1、控股股东基本情况

截至 2022 年 6 月 30 日，北汽集团直接持有发行人 1,274,778,438 股股份，占发行人总股本的 29.73%，通过北汽广州间接持有发行人 218,433,267 股股份，占发行人总股本的 6.25%，通过渤海汽车间接持有发行人 105,269,045 股股份，占发行人总股本的 3.01%，合计持股比例为 39.00%，北汽集团为发行人的控股股东。北汽集团基本情况如下：

公司名称：北京汽车集团有限公司

成立日期：1994 年 6 月 30 日

法定代表人：姜德义

注册资本：1,995,650.8335 万元

公司类型：有限责任公司（国有独资）

统一社会信用代码：911100001011596199

注册地址：北京市顺义区双河大街 99 号

经营范围：制造汽车（含轻型越野汽车、轻、微型客货汽车、多功能车、专用车、轿车）、农用机械、农用运输车、摩托车、内燃机及汽车配件；授权内的国有资产经营管理；投资及投资管理；设计、研发、销售汽车（含重型货车、大中型客车、轻型越野汽车、轻、微型客货汽车、多功能车、专用车、轿车、电动汽车、混合动力汽车）、农用机械、农用运输车、非道路车辆、摩托车、内燃机、汽车配件、机械设备、电器设备、零部件加工设备；货物进出口、代理进出口、技术进出口；技术开发、技术服务、技术咨询、技术转让；设计、制作、代理、发布国内外广告；信息咨询（不含中介服务）；销售自行开发的商品房；出租商业用房；出租办公用房；物业管理；劳务派遣；汽车企业管理技术培训；计算机技术培训；工程勘察设计；工程监理；道路货物运输；仓储服务；计算机系统服务；公园管理。（市场主体依法自主选择经营项目，开展经营活动；道路货物运输以及依法须经批准的项目，经相关部门批准后依批准的内容开展经营活动；不得从事国家和本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。）

最近一年及一期，北汽集团的主要财务数据如下：

单位：万元

项目	2022年6月30日 / 2022年1-6月	2021年12月31日 / 2021年度
总资产	40,852,366.89	43,333,088.39
净资产	12,671,227.20	14,018,821.21
归属于母公司的所有者权益	2,820,553.71	4,218,028.40
营业收入	12,816,151.48	29,004,753.46
营业利润	1,045,101.28	1,815,783.38
归属于母公司所有者的净利润	30,702.77	60,721.81

注：2021年财务数据经致同会计师事务所（特殊普通合伙）审计，2022年1-6月数据未经审计。

2、实际控制人

发行人的实际控制人为北京市国资委。北京市国资委为北京市政府直属机构，主要职责为根据北京市政府授权，依照《公司法》《中华人民共和国企业国有资产法》等法律和法规，代表北京市政府履行出资人职责，监管市属国有资产等。

三、发行人所处行业的基本情况

（一）行业管理体制和相关法律法规、政策

1、行业主管部门和行业监管体制

汽车产业是国民经济重要的支柱产业，我国高度重视汽车产业发展，形成了各有分工、职责明确的行业监管机制。目前，我国汽车行业的主管部门主要包括国家发改委、工信部、科技部、市场监管总局、生态环境部等。此外，汽车行业中还存在一些自律性质的行业协会，最主要的是中国汽车工业协会。各主要部门的主要职能如下：

部门	主要职能
国家发改委	负责组织拟订新能源汽车相关的产业发展、产业技术进步的战略、规划和重大政策，推进综合协调工作，管理和审批投资项目。
工信部	主要在准入及生产方面对汽车行业进行管理，主要负责新能源汽车相关的行业规划和产业政策、制定新能源汽车的准入制度，同时通过发布《车辆生产企业及产品公告》等对行业和入市新产品进行动态管理。
科技部	负责组织制订新能源汽车研究发展计划，负责统筹协调涉及新能源汽车相关基础研究、前沿技术研究。
市场监管总局	负责市场监督管理、质量监督和行政执法的有关工作，起草有关法律法规草案，制定工商行政管理和质量监督规章和政策，

	承担依法规范和维护各类市场经营秩序的责任。对汽车生产和销售质量进行监督管理，对汽车行业整体的销售过程进行监管。
生态环境部	负责拟订并实施环境保护规划、政策和标准，监督管理汽车行业污染防治，协调解决重大环境保护问题。
中国汽车工业协会	是汽车制造行业的行业自律组织，是在中国境内从事汽车（摩托车）整车、零部件及汽车相关行业生产经营活动的企事业单位和团体组成的自律性、非营利性的社会团体。中国汽车工业协会以反映行业愿望与要求、为政府和行业提供双向服务为宗旨，从事政策研究、信息服务、标准制定、贸易协调、行业自律、会展服务、国际交流、行业培训等工作，发挥提供服务、反映诉求、规范行为、搭建平台等方面的作用。

2、主要法律法规及产业政策

与汽车制造行业及新能源汽车行业有关的主要法律法规有《中华人民共和国产品质量法》《中华人民共和国计量法》《中华人民共和国消费者权益保护法》《中华人民共和国安全生产法》《中华人民共和国标准化法》《中华人民共和国环境保护法》《缺陷汽车产品召回管理条例》等，为促进汽车工业、尤其是新能源汽车的健康发展，我国相继出台了一系列行业规范和产业政策，主要如下表所示：

序号	时间	行业规范/产业政策	发布机构	主要内容
1	2013年9月	《关于继续开展新能源汽车推广应用工作的通知》（财建〔2013〕551号）	财政部、科技部、工信部、国家发改委	要求继续依托城市尤其是特大城市推广应用新能源汽车，重点在京津冀、长三角、珠三角等细颗粒物治理任务较重的区域，选择积极性较高的特大城市或城市群实施。
2	2014年6月	《政府机关及公共机构购买新能源汽车实施方案》（国管节能〔2014〕293号）	国管局、财政部、科技部、工信部、国家发改委等	提出新能源汽车购买规模逐年扩大、配套基础设施逐步完备、运行保障制度逐步完善的总体目标；规定政府机关及公共机构购买机动车辆应当优先选用新能源汽车。鼓励在环卫、邮政、旅游、公交等更多领域和更广泛用途购买使用新能源汽车。
3	2014年7月	《国务院办公厅关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》（国办发〔2014〕35号）	国务院	提出以市场主导和政府扶持相结合，建立长期稳定的新能源汽车发展政策体系，创造良好发展环境，加快培育市场，促进新能源汽车产业健康快速发

序号	时间	行业规范/产业政策	发布机构	主要内容
				展。
4	2014年7月	《国家发展改革委关于电动汽车用电价格政策有关问题的通知》(发改价格〔2014〕1668号)	国家发改委	采取积极政策措施支持电动汽车发展,以确保电动汽车使用成本显著低于燃油(或燃气)汽车使用成本原则,合理制定充换电服务费。
6	2015年5月	《关于节约能源 使用新能源车船车船税优惠政策的通知》(财税〔2015〕51号)	国家发改委、国家税务总局、工信部	规定对节约能源车船,减半征收车船税;对使用新能源车船,免征车船税;符合标准的节约能源乘用车、商用车,以及使用新能源车辆,由《享受车船税减免优惠的节约能源使用新能源汽车车型目录》予以公告。
7	2015年5月	《中国制造 2025》(国发〔2015〕28号)	国务院	要求继续支持电动汽车、燃料电池汽车发展,形成从关键零部件到整车的完整工业体系和创新体系,推动自主品牌节能与新能源汽车同国际先进水平接轨。
8	2015年6月	《新建纯电动乘用车企业管理规定》(国家发改委 工信部令第27号)	国家发改委、工信部	新建企业投资项目的投资总额和生产规模不受《汽车产业发展政策》有关最低要求限制,由投资主体自行决定。新建企业可生产纯电动乘用车,不能生产任何以内燃机为驱动动力的汽车产品。
9	2016年3月	《中华人民共和国国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》	全国人大	提出支持新能源汽车这一战略性新兴产业发展壮大,实施新能源汽车推广计划,鼓励城市公交和出租汽车使用新能源汽车。大力发展纯电动汽车和插电式混合动力汽车,重点突破动力电池能量密度、高低温适应性等关键技术,建设标准统一、兼容互通的充电基础设施服务

序号	时间	行业规范/产业政策	发布机构	主要内容
				网络，完善持续支持的政策体系。
10	2017年1月	《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》（工信部令第39号）	工信部	对新能源汽车生产企业准入、新能源汽车产品准入标准进行了规定。提出新能源汽车生产企业应当建立新能源汽车产品售后服务承诺制度；新能源汽车生产企业应当实施新能源汽车动力电池溯源信息管理，跟踪记录动力电池回收利用情况。
11	2017年4月	《汽车产业中长期发展规划》（工信部联装〔2017〕53号）	工信部、国家发改委、科技部	到2020年，新能源汽车年产销达到200万辆，动力电池单体比能量达到300瓦时/公斤以上，力争实现350瓦时/公斤，系统比能量力争达到260瓦时/公斤、成本降至1元/瓦时以下。到2025年，新能源汽车占汽车产销20%以上，动力电池系统比能量达到350瓦时/公斤。
12	2017年9月	《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》（工信部 财政部 商务部 海关总署 质检总局令第44号）	工信部、财政部、商务部、海关总署、原质检总局	对传统能源乘用车年度生产量或者进口量不满3万辆的乘用车企业，不设定新能源汽车积分比例要求；达到3万辆以上的，从2019年度开始设定新能源汽车积分比例要求。2019年度、2020年度，新能源汽车积分比例要求分别为10%、12%。2021年度及以后年度的新能源汽车积分比例要求，由工信部另行公布。
13	2018年11月	《道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》（工信部令第50号）	工信部	规范道路机动车辆生产企业及产品准入管理，促进汽车产业发展。鼓励道路机动车辆生产企业进行技术创新，建立新技术、新工艺、新材料评估制度。

序号	时间	行业规范/产业政策	发布机构	主要内容
14	2018年12月	《车联网（智能网联汽车）产业发展行动计划》（工信部科〔2018〕283号）	工信部	加大对车联网产业的政策支持力度，加快智能网联汽车关键核心技术攻关，完善标准体系和产业基础设施，以2020年为时间节点，分两个阶段实现车联网产业高质量发展的目标。
15	2019年3月	《市场监管总局办公厅关于进一步加强新能源汽车产品召回管理的通知》（市监质函〔2019〕531号）	市场监管总局	新能源汽车生产企业应按要求建立健全新能源汽车可追溯信息管理制度，落实产品安全主体责任，对于缺陷汽车产品按照相关规定实施召回。
16	2019年3月	《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（财建〔2019〕138号）	财政部、工信部、科技部、国家发改委	根据新能源汽车规模效益、成本下降等因素以及补贴政策退坡退出的规定，降低新能源乘用车、新能源客车、新能源货车补贴标准，促进产业优胜劣汰。
17	2020年2月	《智能汽车创新发展战略》（发改产业〔2020〕202号）	国家发改委、科技部、工信部、财政部、市场监管总局等	强化智能汽车发展顶层设计，构建智能汽车自主技术体系，充分发挥市场配置资源的决定性作用，激发智能汽车发展活力。
18	2020年2月	《关于促进消费扩容提质 加快形成强大国内市场的实施意见》（发改就业〔2020〕293号）	国家发改委等二十三部门	落实好现行中央财政新能源汽车推广应用补贴政策和基础设施建设奖补政策，推动各地区按规定将地方资金支持范围从购置环节向运营环节转变，重点支持用于城市公交。
19	2020年4月	《关于新能源汽车免征车辆购置税有关政策的公告》（财政部公告2020年第21号）	财政部、国家税务总局、工信部	自2021年1月1日至2022年12月31日，对购置的新能源汽车免征车辆购置税。免征车辆购置税的新能源汽车包括纯电动汽车、插电式混合动力（含增程式）汽车、燃料电池汽车。
20	2020年4月	《关于完善新能源汽车推广应用财政补贴	财政部、工信部、科技部、国	将新能源汽车推广应用财政补贴政策实施期限延长

序号	时间	行业规范/产业政策	发布机构	主要内容
		政策的通知》（财建〔2020〕86号）	家发改委	至 2022 年底；2021-2022 年，原则上保持技术指标总体稳定，鼓励企业进一步提升整车安全性、可靠性；完善资金清算制度，提高补贴精度；调整补贴方式，开展燃料电池汽车示范应用；加大新能源汽车政府采购力度，推动落实新能源汽车免限购、免限行、路权等支持政策等。
21	2020 年 4 月	《关于稳定和扩大汽车消费若干措施的通知》（发改产业〔2020〕684 号）	国家发改委、科技部、工信部、财政部等	将新能源汽车购置补贴政策延续至 2022 年底，并平缓 2020-2022 年补贴退坡力度和节奏，加快补贴资金清算速度。加快推动新能源汽车在城市公共交通等领域推广应用。将新能源汽车免征车辆购置税的优惠政策延续至 2022 年底。
22	2020 年 11 月	《新能源汽车产业发展规划（2021-2035 年）》	国务院、工业和信息化部	到 2025 年，新能源汽车新车销售量达到汽车新车销售总量的 20%，并在 2030 年销量占比达到 40%，2035 年纯电动汽车成为新销售车辆的主流，公共领域用车全面电动化。
23	2020 年 12 月	《关于提振大宗消费重点消费促进释放农村消费潜力若干措施的通知》	商务部、发改委、工信部、公安部、财政部、生态环境部、住房城乡建设部、交通运输部、农业农村部、人民银行、市场监管总局、银保监会	加快小区停车位（场）及充电设施建设，可合理利用公园、绿地等场所地下空间建设停车场，利用闲置厂房、楼宇建设立体停车场，按照一定比例配建充电桩；鼓励充电桩运营企业适当下调充电服务费。
24	2020 年 12 月	《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》	财政部、工信部、科技部、发改委	强调 2021 年新能源汽车购置补贴标准在 2020 年基础上退坡 20%；为加快公共交通等领域汽车电动化，城市公交、道路客运、出租（含网约车）、环卫、

序号	时间	行业规范/产业政策	发布机构	主要内容
				城市物流配送、邮政快递、民航机场以及党政机关公务领域符合要求的新能源汽车，2021年补贴标准在2020年基础上退坡10%；强调对新能源汽车产品质量和安全加强监督管理。
25	2021年2月	《关于加快建立健全绿色低碳循环发展经济体系的指导意见》	国务院	加强物流运输组织管理，加快相关公共信息平台建设和信息共享，发展甩挂运输、共同配送。推广绿色低碳运输工具，淘汰更新或改造老旧车船，港口和机场服务、城市物流配送、邮政快递等领域要优先使用新能源或清洁能源汽车；加强新能源汽车充换电、加氢等配套基础设施建设。
26	2021年3月	《关于开展2021年新能源汽车下乡活动通知》	工信部、农业部、商务部、能源局	鼓励参加下乡活动的新能源汽车行业相关企业积极参与“双品网购节”，支持企业与电商、互联网平台等合作举办网络购车活动，通过网上促销等方式吸引更多消费者购买。鼓励各地出台更多新能源汽车下乡支持政策，改善新能源汽车使用环境，推动农村充换电基础设施建设。鼓励参与下乡活动企业研发更多质量可靠、先进适用车型，加大活动优惠力度，加强售后运维服务保障。
27	2021年6月	《“十四五”公共机构节约能源资源工作规划》	国家机关事务管理局、发改委	在“十四五”期间，将推动公共机构带头使用新能源汽车，新增及更新车辆中新能源汽车比例原则上不低于30%；更新用于机要通信和相对固定路线的执法执勤、通勤等车辆时，原则上配备新能源汽车；

序号	时间	行业规范/产业政策	发布机构	主要内容
				提高新能源汽车专用停车位、充电基础设施数量，鼓励单位内部充电基础设施向社会开放。
28	2021年7月	《关于加快推动新型储能发展的指导意见》	发改委、国家能源局	坚持储能技术多元化，推动锂离子电池等相对成熟新型储能技术成本持续下降和商业化规模应用。
29	2021年10月	《2030年前碳达峰行动方案》	国务院	大力推广新能源汽车，逐步降低传统燃油汽车在新车产销和汽车保有量中的占比，推动城市公共服务车辆电动化替代，推广电力、氢燃料、液化天然气动力重型货运车辆。到2030年，当年新增新能源、清洁能源动力的交通工具比例达到40%左右。
30	2022年1月	《关于进一步提升电动汽车充电基础设施服务保障能力的实施意见》	发改委、国家能源局	加快提升充换电基础设施服务保障能力，更好支撑新能源汽车产业发展，助力实现2030年前碳达峰、2060年前碳中和的目标。
31	2022年1月	《关于2022年新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》	财政部、工业和信息化部、科技部、发展改革委	据《财政部、工业和信息化部、科技部、发展改革委关于完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（财〔2020〕86号）要求，2022年，新能源汽车补贴标准在2021年基础上退坡30%；城市公交、道路客运、出租（含网约车）、环卫、城市物流配送、邮政快递、民航机场以及党政机关公务领域符合要求的车辆，补贴标准在2021年基础上退坡20%。
32	2022年1月	《促进绿色消费实施方案》	国家发展改革委、工业和信息化部、住房和城乡建设部、商务部、市场监管总局、国管局、中	大力发展绿色交通消费。大力推广新能源汽车，逐步取消各地新能源汽车购买限制，推动落实免限行、路权等支持政策，加强充换电、新型储能、加氢等

序号	时间	行业规范/产业政策	发布机构	主要内容
			直管理局	配套基础设施建设，积极推进车船用 LNG 发展。
33	2022 年 3 月	《关于进一步推进电能替代的指导意见》	国家发展改革委、国家能源局、工信部、财政部、生态环境部、住建部、交通部、农业农村部、国家机关事务管理局、中国民用航空局	深入推进交通领域电气化。加快推进城市公共交通工具电气化，在城市公交、出租、环卫、邮政、物流配送等领域，优先使用新能源汽车。明确要鼓励电动汽车 V2G、大数据中心、5G 数据通讯基站等利用虚拟电厂参与系统互动。切实落实电动汽车、船舶使用岸电等电价支持政策。
34	2022 年 4 月	《关于进一步加强新能源汽车企业安全体系建设的指导意见》	工信部、公安部、交通运输部、应急管理部、国家市场监督管理总局	强化数据安全保护。企业要切实履行数据安全保护义务，建立健全全流程数据安全管理制度，采取相应的技术措施和其他必要措施，保障数据安全。企业要按照法律、行政法规的有关规定进行数据收集、存储、使用、加工、传输、提供、公开等处理活动，以及数据出境安全管理。加强服务网点建设。企业要合理布局售后服务网点和动力电池回收服务网点，不断完善新能源汽车专用检测工具与设备，提升服务人员安全服务意识，确保各服务网点具有必要的售后服务和应急处理能力。
35	2022 年 6 月	《减污降碳协同增效实施方案》	生态环境部、发改委、工信部、住房和城乡建设部、交通运输部、农业农村部、国家能源局	至 2025 年减污降碳协同推进工作的格局基本形成；重点区域、重点领域结构优化调整和绿色低碳发展取得明显成效；形成一批可复制、可推广的典型经验；到 2030 年，减污降碳协同能力显著提升，助力实现碳达峰目标；大气污

序号	时间	行业规范/产业政策	发布机构	主要内容
				染防治重点区域碳达峰与空气质量改善协同推进取得显著成效等。

（二）国际新能源汽车行业的发展概况

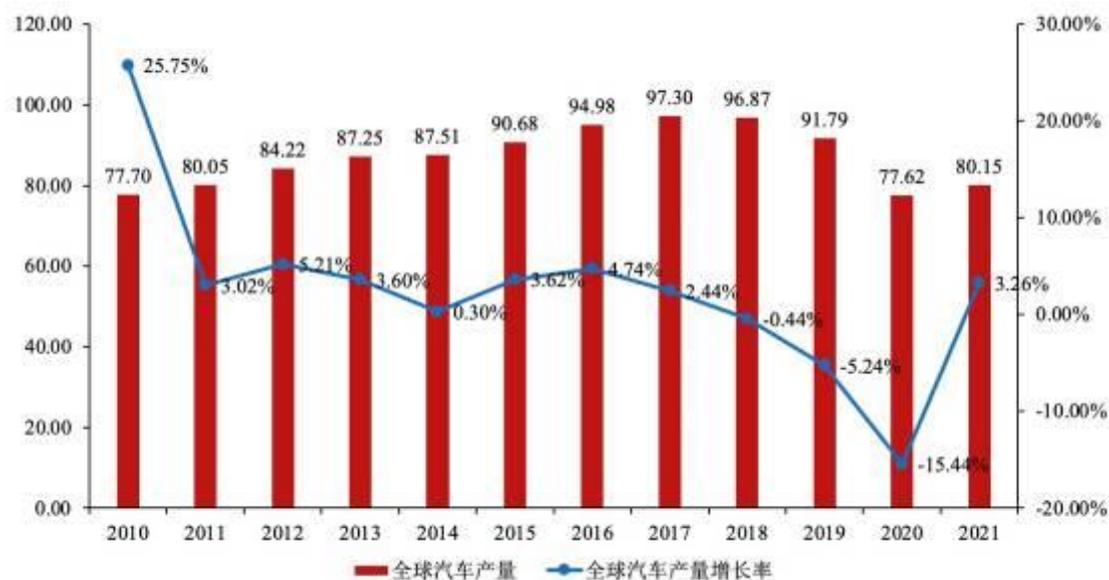
1、国际汽车行业的发展概况

汽车产业是世界上规模最大和最重要的产业之一，已成为很多国家国民经济的支柱产业，在制造业中占有很大比重，并对相关产业发展有很强的带动作用。具有产业关联度高、涉及面广、技术要求高、综合性强、附加值大等特点。

随着全球经济的发展，汽车的普及程度不断提高。从 2010 年至 2017 年，汽车行业连续 7 年保持增长，年均复合增长率为 3.27%。2018 年以后，由于全球经济整体增长动力不足，主要经济体宏观经济增速放缓，加上不断出现的贸易摩擦和部分地区的政治动荡，全球汽车行业面临较大下行压力，2018 年、2019 年及 2020 年连续三年出现下滑。2020 年，新冠肺炎疫情突然爆发，全球汽车工厂大面积停工，经济增长预期总体减弱，主要经济体增长乏力，一些地区政治动荡，同时受世界产销第一大国中国同比较快下降的影响，2020 年世界汽车生产比上年下降 15.44 个百分点。在汽车细分品种中，乘用车生产同比降幅略高于全行业，商用车降幅低于同行业，总体表现明显好于乘用车。2021 年全球汽车生产量整体有所回暖，据中国汽车工业协会统计，2021 年，全球共生产汽车 8,015.50 万辆，同比上升 3.26%。2021 年，乘用车生产 5,705.43 万辆，同比上升 2.05%；商用车生产 2,310.07 万辆，同比上升 6.03%。

图表 2010-2021 年全球汽车产量走势

单位：百万辆

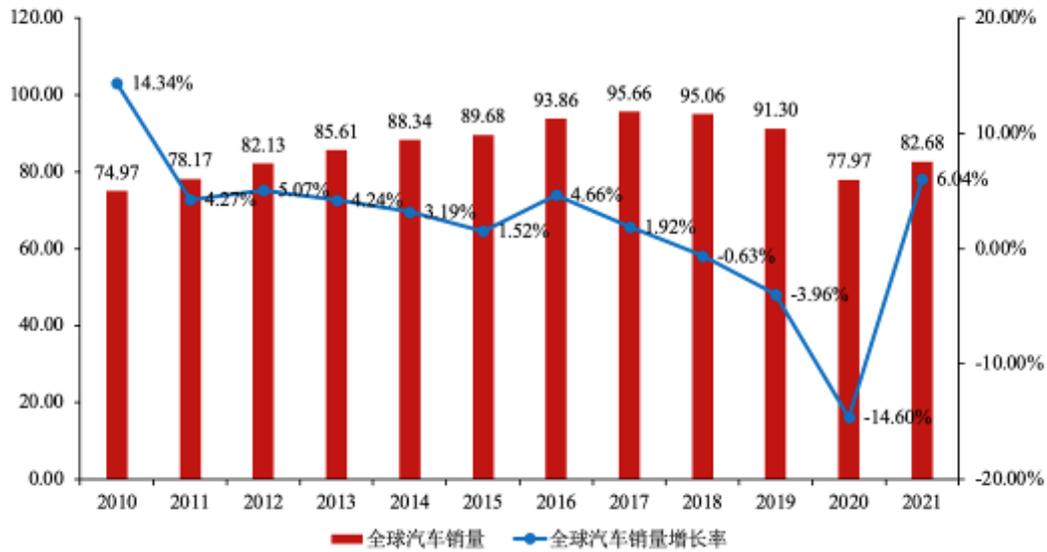


数据来源：中国汽车工业协会

就全球汽车销量而言，继 2020 年疫情影响销量下滑后，2021 年全球范围内的汽车销量较上年出现一定上涨，涨幅达到 6.05%，上涨幅度高于全球汽车产量，据世界汽车制造商协会（OICA）统计，2021 年，全球共销售汽车 8,268.48 万辆，同比上涨 6.05%。在汽车细分品种中，乘用车和商用车出现明显分化，乘用车销售同比涨幅略低于全行业，商用车销售同比涨幅略高于全行业，优于乘用车。2021 年，乘用车销售 5,639.85 万辆，同比上升 5.22%；商用车销售 2,628.63 万辆，同比上升 7.85%。

图表 2010-2021 年全球汽车销量走势

单位：百万辆



数据来源：国际汽车制造商协会（OICA）

2、国际新能源汽车市场概况

近年来，全球主要的汽车生产和消费国家不断推出政策，大力推进本国新能源汽车行业的发展，新能源汽车行业正处于蓬勃发展的时期。

（1）全球各个国家和地区的产业政策

全球主要经济体在碳中和政策框架体系下，纷纷提出将加速交通领域的零排放或低碳化转型。全球主要国家或地区均制定了相关的政策文件，对新能源汽车的销量或占比等方面设定了发展目标。

国家/地区	发展目标	目标文件
中国	到 2035 年，纯电动汽车成为新销售车辆的主流，公共领域用车全面电动化，燃料电池汽车实现商业化应用	《新能源汽车产业发展规划（2021-2035 年）》
日本	2030 年新车销售中电动汽车占 20%-30%	《2050 年碳中和的绿色增长战略》
美国	2030 年无排放汽车销量达 50%	《关于加强美国在清洁汽车和卡车领域领导力的行政命令》
欧盟	2035 年全面禁售燃油车	《Fit for 55》
德国	2030 年在注册至少 700 万辆电动汽车	《2030 年气候规划》

国家/地区	发展目标	目标文件
英国	2030 年电动汽车,电动乘用车销量占比达 50%-70%	《The Road to Zero》

多个国家把新能源汽车产业作为经济复苏的动力,加大对新能源汽车及相关基础设施的补贴力度和投资额度。自 2019 年起,欧洲主要国家大幅提高购置补贴,促进新能源汽车需求侧的增长,同时重视电动化供应链的本土化建设;美国拜登政府出台多种利好政策,包括在消费端给予购车补贴,在基建方面到 2030 年投资 75 亿美元建设全美充电基础设施网络,在政府采购方面推动校车、公交车等电动化,试图通过强力的产业目标和投资支出计划促进新能源汽车市场的快速发展;我国国务院也提出有序推进充电桩、配套电网、加注(气)站、加氢站等基础设施建设,提升城市公共交通基础设施水平,到 2035 年,我国新能源汽车核心技术达到国际先进水平,质量品牌具备较强国际竞争力,纯电动汽车成为新销售车辆的主流,公共领域用车全面电动化。

(2) 全球新能源汽车市场销量情况

全球多国将发展新能源汽车作为应对气候变化、优化能源结构的重要战略举措,纷纷从战略规划、科技创新、推广应用等方面推动新能源汽车产业发展,全球新能源汽车市场步入高速增长期,市场规模逐年升高。全球新能源汽车销量从 2016 年的 75.1 万辆增长到 2021 年的 644.2 万辆,复合年增长率达 53.70%,2021 年,新能源汽车市场发展势头强劲,全球销量较上年增长 113.91%,达到 644.2 万辆,新能源汽车为世界经济发展注入新动能。

图表 2016-2021 年全球新能源汽车销量走势



数据来源：中国汽车工业协会

全球新能源汽车产业格局方面，中国、欧洲和美国等国家和地区是主要发展力量。2021 年中国新能源汽车销量达 352.1 万辆，蝉联全球第一，2021 年全球市场份额达到 50% 左右；在加严排放法规、加大新能源汽车财税优惠、加速产业布局等举措下，欧洲多国新能源汽车市场呈现快速增长态势，成为全球新能源汽车增长的重要推动力，2021 年欧洲市场占全球新能源汽车的市场份额达到 35% 左右；美国新能源汽车市场 2021 年占比 10% 左右。

从技术路线看，2021 年全球新能源汽车以纯电动汽车为主，占比超 70%。其中，中国和美国新能源汽车市场以纯电动为主，欧洲插电式混合动力与纯电动的市场份额基本相当。

（三）我国新能源汽车行业的发展概况

1、我国汽车行业的发展概况

随着我国国民经济的持续发展和人民生活水平的不断提高，我国汽车产业在 21 世纪迎来了黄金的发展机遇期。在 2018 年以前，我国汽车行业保持了连续多年的增长态势，其中 2004-2017 年是我国汽车工业腾飞的十三年，行业产销量复合增长率分别高达 14.36% 和 14.32%；2017 年汽车产销量分别为 2,994.20 万辆和 2,887.89 万辆，均达到对应的历史峰值。

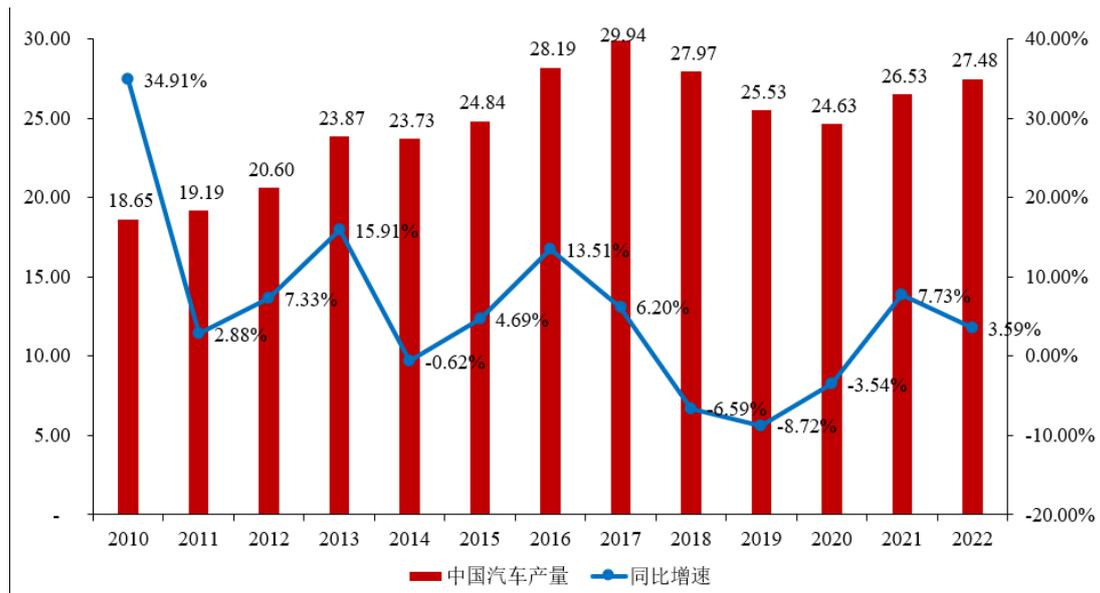
2018-2020 年，受全球经济放缓、中美经贸摩擦、环保标准切换、新能源补

贴退坡、新型冠状病毒所引发的肺炎疫情等多重因素的影响，我国汽车行业的发展面临着较大的不确定性。加上我国汽车行业目前尚处在转型升级过程中，阵痛效应尚未消除，汽车行业整体一度下滑。

2021 年以来，中央和各地陆续出台促进汽车消费政策（购车补贴、限购松绑等），各大车企也采取了汽车下乡、官方降价、打折促销等活动，同时我国疫情防控和经济社会发展工作持续取得积极成效，市场信心趋于增强。在此背景下，根据国家统计局及中国汽车工业协会数据，2021 年国内汽车产量及销量分别回升至 2,652.80 万辆和 2,627.50 万辆，分别同比增长率分别为 7.73% 和 3.81%。2022 年随着新冠疫情得到有效控制，我国汽车产销量保持稳定增长态势，产量达 2,747.60 万辆，同比增长 3.59%，销量达 2,686.40 万辆，同比增长 2.33%。

图表 2010 年以来的中国汽车产量走势

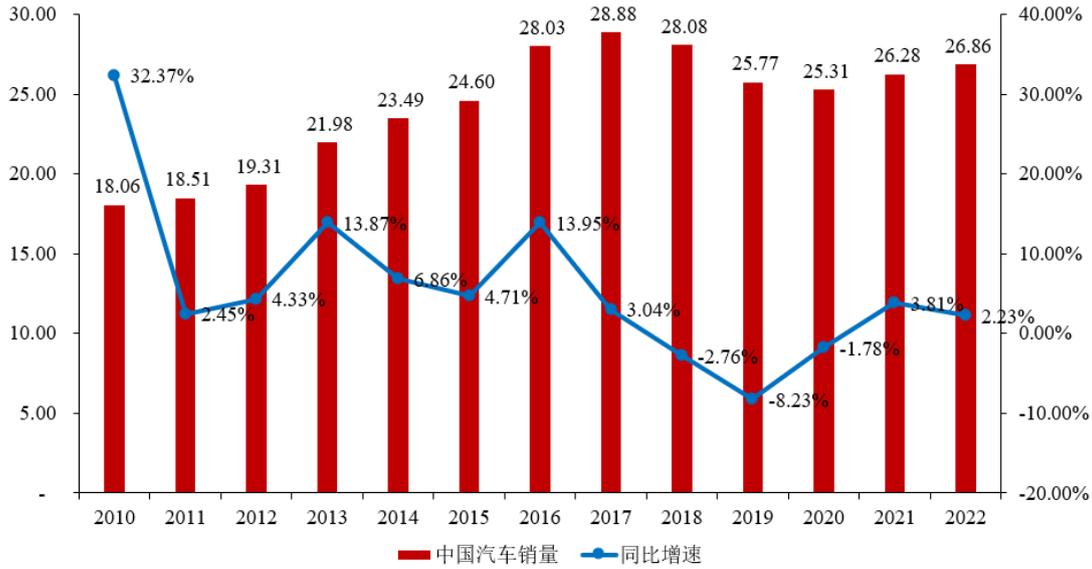
单位：百万辆



数据来源：国家统计局

图表 2010 年以来的中国汽车销量走势

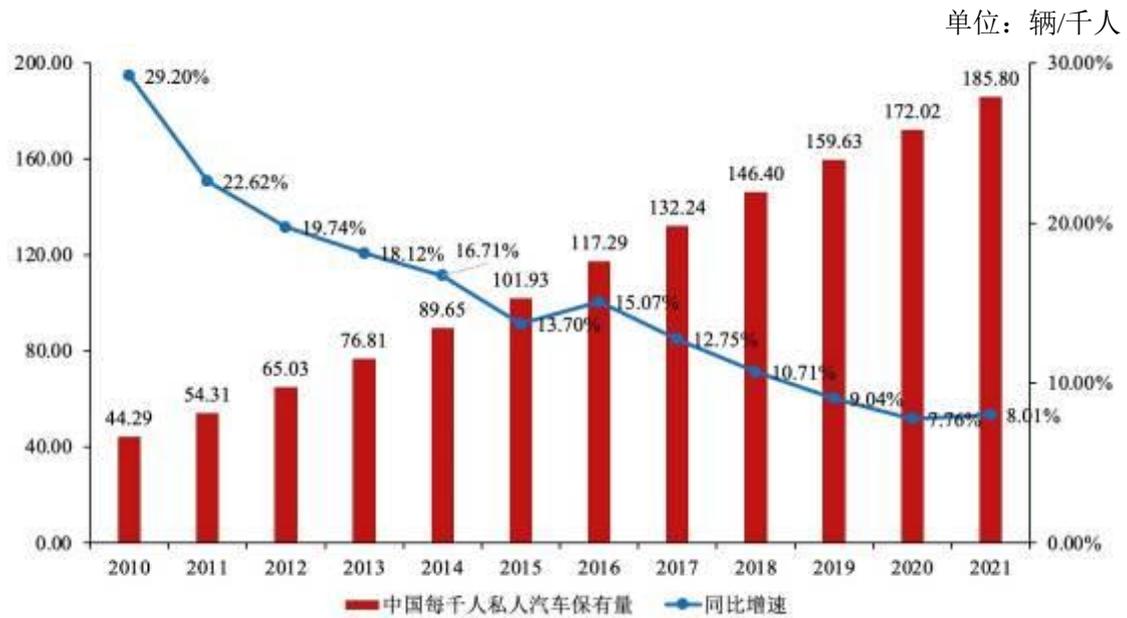
单位：百万辆



数据来源：中国汽车工业协会

汽车保有量方面，根据《中华人民共和国 2021 年国民经济和社会发展统计公报》，截至 2021 年末，我国私人汽车保有量已达到 26,246 万辆，同比增长 7.59%。从 2010 年至 2021 年的十多年间，我国每千人私人汽车保有量从 44.29 辆/千人增长到 185.80 辆/千人，年均复合增长率高达 13.92%。以汽车消费习惯更贴近我国的日本和韩国为参考，我国的每千人私人汽车保有量仍处于相对较低的水平，还存在较大的发展空间。

图表 中国每千人私人汽车保有量变化趋势



数据来源：国家统计局

就我国汽车行业未来的发展而言，随着国内疫情防控形势逐渐向好，企业加

快实现复工复产复市，稳岗就业扎实推进，同时中央及地方政府相继出台一系列利好政策用于拉动经济发展，消费信心得到提升，部分消费者被抑制的需求也加快释放，汽车市场逐步走出困境。2022年6月，我国汽车市场产销分别达到249.9万辆和250.2万辆，环比增长29.7%和34.4%，同比增长28.2%和23.8%，乘用车产销受政策促进效应明显，销量创本年月度新高。随着国内疫情的影响持续减弱，乘用车批发和零售销量增速均逐步好转，人民的生产生活已逐步恢复正常，由此带来的购车和换车需求陆续释放；同时，中央和各地陆续出台促进汽车消费政策（购车补贴、限购松绑等），各大车企也采取了汽车下乡、官方降价、打折促销等活动，消费信心在政策鼓励和车企促销等因素叠加下逐步恢复，后续购车需求预计将逐步缓慢企稳改善。

长期看，考虑到国内宏观经济情况，作为可选消费的汽车可能难以复制过去两位数增长的辉煌时期，未来进入自然低速增长状态的可能性更大。尽管从千人汽车保有量指标来看，我国汽车消费仍然有较大的空间。但是，国内宏观经济的恢复还需要一个过程，伴随国际疫情的不确定性，海外市场需求还未恢复，出口依赖型企业仍没有摆脱困境，这将导致国内汽车行业的恢复进程有所滞后，汽车行业发展的不确定因素仍然存在。汽车市场将进入存量竞争阶段，品牌与格局将持续优化，龙头效应越发明显，中高端优质品牌表现将好于整体品牌产业链的表现。

2、我国新能源汽车行业现状

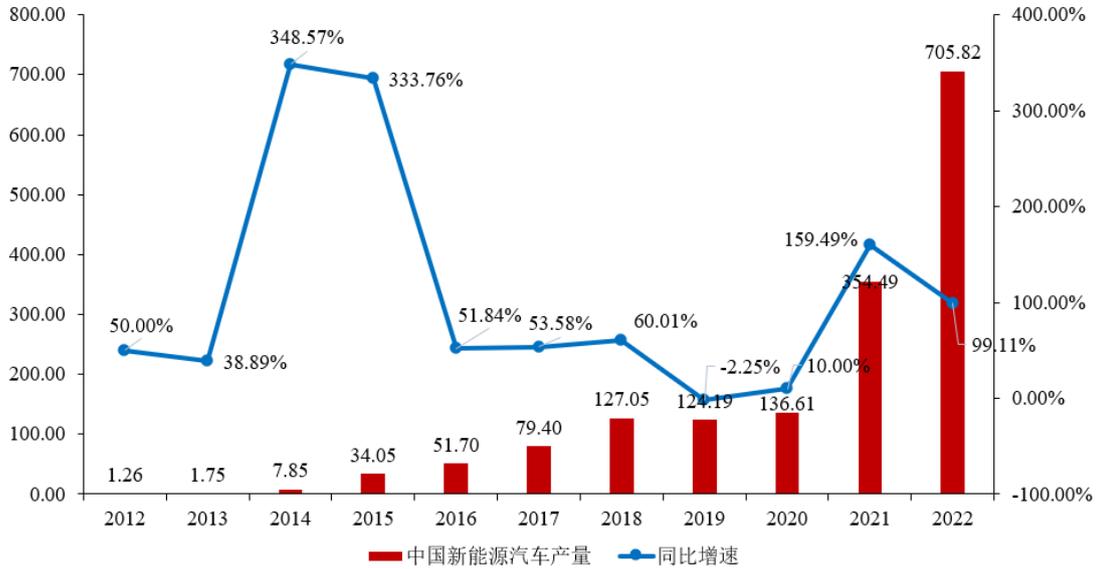
中国新能源汽车产业经过20多年的发展，产销规模在2022年突破650万辆，成为全球最重要的新能源汽车市场。自2001年我国正式启动“863”计划电动汽车重大专项至今，行业经历了战略规划期（2001-2008年）、导入期（2009-2015年）、成长期（2016年至今）三个发展阶段。2009年我国启动“十城千辆”工程开始了新能源汽车的推广，新能源汽车产业在国家政策的支持下，经过多年培育，在动力电池、驱动电机、整车控制系统以及整车集成匹配等关键技术方面已取得重大突破，产业链日趋成熟，规模化推广应用正逐步展开。

2022年，在《新能源汽车产业发展规划（2021-2035年）》大力推动下，新能源汽车成为行业最大亮点，产销量连续8年蝉联世界第一，累计销售达1,500余万辆。2022年新能源汽车销量为688.67万辆，同比增长95.62%，占汽车总销

量 25.64%。其中纯电动汽车销售 535.31 万辆，同比增长 84.55%。

图表 2012 年以来的中国新能源汽车产量走势

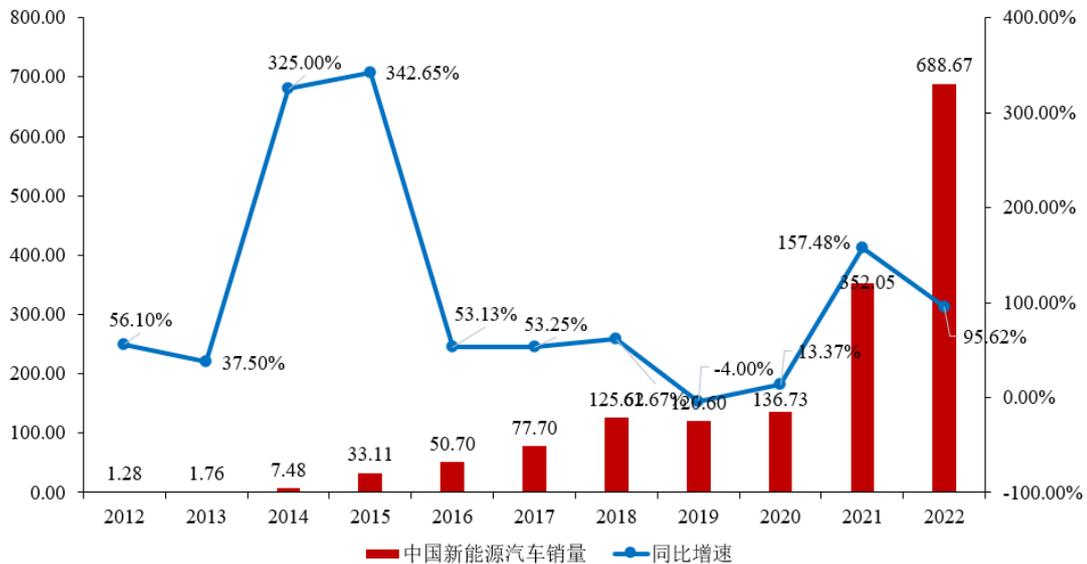
单位：万辆



数据来源：中国汽车工业协会

图表 2012 年以来的中国新能源汽车销量走势

单位：万辆



数据来源：中国汽车工业协会

3、我国新能源汽车行业的发展趋势

截至 2022 年，中国新能源汽车产销量已经连续八年位居全球第一，成为世界新能源汽车第一大国。中国新能源汽车市场渗透率正步入高速增长快车道。自 2021 年起，新能源汽车全面进入市场驱动阶段，全年市场渗透率达 13.4%，新能

源汽车市场已经进入快速成长期。2022年，新能源汽车全年市场渗透率达25.64%，提前三年完成国家《新能源汽车产业发展规划（2021-2035年）》提出的到2025年达到20%的目标。当前，许多国家和地区相继出台了各种扶持政策，促进新能源汽车的技术提升和市场推广。在支持新能源汽车发展方面，各国态度比较统一。

（1）全球燃油车禁售时间表和新能源汽车发展目标

新能源汽车总体规划分为两类：燃油车禁售时间表和新能源汽车发展目标。

在燃油车禁售方面，从各国披露的情况来看，挪威、德国、日本、美国、荷兰、英国、法国、葡萄牙等国家都宣布了燃油车禁售时间，其中挪威最为激进，时间节点为2025年，其余国家都集中在2030年至2040年。

中国除海南省宣布2030年全面禁售燃油车以外，其他省份暂未公布燃油车禁售时间表。2019年8月工业和信息化部在《对十三届全国人大二次会议第7936号建议的答复》中明确表示，未来会因地制宜、分类施策，支持有条件的地方和领域开展城市公交出租先行替代、设立燃油汽车禁行区等试点。

在新能源车发展目标方面，挪威最为激进，中国相对比较积极稳健。从各国官方披露的情况来看，新能源汽车占新车销售的占比，挪威到2025年为100%，美国到2030年为50%，中国根据《节能与新能源汽车技术路线图2.0》，采取逐步提升的策略，到2025年为20%、到2030年为40%、到2035年为50%。

从各国规划的时间表来看，全球新能源汽车发展已经确定步入快车道，未来10年全球新能源汽车渗透率将会快速提升以完成各国自定目标。中国由于人口较多，国土面积及地区差异性较大等因素并没有推出强制禁售燃油车的方案，但国家全面支持新能源汽车发展的态度是明确的。

（2）我国新能源汽车长期发展战略规划

未来我国新能源汽车长期发展规划主要基于2020年11月2日国务院办公厅印发的《新能源汽车产业发展规划（2021-2035年）》。这份发展规划明确了我国新能源汽车长期规划要点：

一是到2025年，纯电动乘用车新车平均电耗降至12.0kWh/100km；新能源汽车新车销售量达到汽车新车销售总量的20%左右；高度自动驾驶汽车实现限定区域和特定场景商业化应用；完善充换电、加氢基础设施建设；放宽市场准入、

完善双积分政策等。

二是力争到 2035 年，纯电动汽车成为新销售车辆的主流，公共领域用车全面电动化；燃料电池汽车实现商业化应用，高度自动驾驶汽车实现规模化应用；充换电服务网络便捷高效，氢燃料供给体系建设稳步推进，有效促进节能减排水平和社会运行效率的提升。

基于《节能与新能源汽车技术路线图 2.0》，目前我国新能源汽车技术发展着力点放在电动化和智能网联化，具体发展路径规划如下：

一是在节能汽车油耗方面，提出至 2025 年、2030 年、2035 年新车平均油耗目标，其中乘用车（含新能源）分别为 4.6L/100km、3.2L/100km、2.0L/100km；传统能源乘用车（不含新能源汽车）分别为 5.6L/100km、4.8L/100km、4.0L/100km；混合动力乘用车分别为 5.3L/100km、4.5L/100km、4.0L/100km。

二是在纯电动和插电式混合动力汽车方面，到 2035 年，形成自主、完整的产业链，自主品牌纯电动和插电式混合动力汽车产品技术水平和国际同步；新能源汽车占汽车总销量的 50%以上，其中纯电动车占新能源汽车的 95%以上；实现纯电动技术在家庭用车、公务用车、出租车、租赁服务用车以及短途商用车等领域的推广应用。

三是智能网联汽车方面，到 2025 年，L2、L3 级智能网联汽车销量占比达到 50%，L4 级智能网联汽车进入市场；到 2030 年，L2、L3 级智能网联汽车销售占比达到 70%，L4 级智能网联汽车销售占比达到 20%，且实现 L4 级智能网联汽车在高速公路广泛应用，在部分城市道路规模化应用；到 2035 年，L4、L5 级智能网联车辆具备与其他交通参与者间的网联协同决策与控制能力，各类网联式高度自动驾驶车辆广泛运行于中国广大地区。

四是在新能源汽车电驱动系统方面，到 2035 年，我国新能源汽车电驱动系统产品总体达到国际先进水平。其中，乘用车电机比功率达到 7.0kW/kg、电机系统超过 80%的高效率区 95%、乘用车电机控制器功率密度达到 70kW/L、纯电驱动系统比功率为 3.0kW/kg 等。

五是在充电基础设施方面，到 2035 年，建成慢充桩端口达到 1.5 亿端以上（含自有桩及公共桩），公共快充端口（含专用车领域）为 146 万端，支撑 1.5 亿辆以上车辆充电运行，同时实现城市出租车和网约车共享换电模式的大规模应

用。

（四）行业发展的有利和不利因素

1、有利因素

（1）国家政策的大力支持

在创新、协调、绿色、开放、共享的新时代发展理念指引下，新能源汽车作为国家战略性新兴产业，保持了不断发展的态势。随着全球能源危机和环境污染问题日益突出，产业节能化、环保化发展被高度重视，发展新能源汽车已经在全球范围内形成共识。我国从政策层面上高度重视新能源汽车行业的发展，《新能源汽车产业发展规划（2021-2035）》指出：发展新能源汽车，是我国从汽车大国迈向汽车强国的必由之路，是应对气候变化、推动绿色发展的战略举措。自2012年国务院发布实施《节能与新能源汽车产业发展规划（2012-2020年）》（国发〔2012〕22号）以来，我国坚持纯电驱动战略方向，新能源汽车产业发展取得了举世瞩目的成就，成为引领世界汽车产业转型的重要力量。

（2）经济发展带动汽车需求增长

汽车行业的发展依赖于国民经济的发展，居民可支配收入水平不断提高所引发的财富效应将使得汽车尤其是乘用车的购买需求长期保持旺盛。近十年来，我国汽车工业发展十分迅速。未来一段时间，我国仍将处于工业化和城镇化同步加速的发展阶段，国民经济还将保持持续发展，国家对收入分配体制的改革，国内生产总值和居民收入将持续增长，加之国家陆续出台有利于扩大内需的各项政策，对包括新能源汽车在内的各类汽车的消费预计也将进一步升级。同时，目前二、三线城市的汽车保有量相对偏低，但这些地区人口众多，随着经济的较快发展和城市化进程的迅速推进，二、三线城市的能源配套设施将不断完善，新能源汽车需求将不断增多。因此，国内新能源汽车消费市场在未来仍将有较大的发展潜力。

（3）限购限行政策促进新能源汽车消费

汽车工业是我国经济发展的重要支柱之一，汽车工业的飞速发展在造福人类的同时，对生态环境也造成了负面影响，北京、上海、广州、深圳、天津、杭州等一、二线城市开始对传统乘用车进行限购、限行，而对购买新能源汽车给予相对宽松的限购、限行政策。因此在新能源汽车产业发展规划推进实施、相关公共

配套设施不断完善及消费者对出行的需求不断增加的背景下，新能源汽车产业有望持续发展。

（4）科技进步助力行业发展

技术创新推动的产品不断升级也将是行业不断发展的重要内生因素。当前，全球新一轮科技革命和产业变革蓬勃发展，汽车与能源、交通、信息通信等领域加速融合，推动汽车产品形态、交通出行模式、能源消费结构和社会运行方式发生深刻变革，新能源汽车产业面临前所未有的发展机遇。新能源汽车依托于较高水准的设计平台和设计理念，正不断向智能化、自动化方向发展。随着技术的进步与产业链的日益完善，产品质量、性能快速提升，目前新能源汽车主流产品在加速性、舒适性和操控性等性能方面已具有较强的竞争优势，对具有购车需求的消费者的吸引力不断增强。

2、不利因素

（1）宏观经济尚待整体复苏

近年来，全球经济增长预期减弱，主要经济体增长动力不足，加上中美贸易摩擦及受新型冠状病毒引发的肺炎疫情影响，经济的发展还存在一定的不确定性，我国经济稳定运行也面临着较多的风险挑战。汽车行业与宏观经济的发展密切相关，宏观经济在短期内难以完全复苏，将对我国整个汽车行业的发展造成影响。

（2）新能源补贴退坡影响行业发展

2019年3月26日，财政部等四部委联合发布并实施《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（财建〔2019〕138号）后，新能源汽车2019年中央补贴标准在2018年基础上平均退坡超过60%，并且在此后的3个月过渡期后（即2019年6月25日），全面取消地方补贴。在此补贴退坡的政策背景下，2019年下半年开始至2020年3月，新能源汽车每月均呈现出了一定幅度的同比下滑。虽然财政部等四部委在2020年4月23日联合发布《关于完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（财建〔2020〕86号），将新能源汽车补贴期限延至2022年底，平缓了新能源补贴退坡的节奏，但新能源补贴退坡的趋势没有改变。随着补贴政策的退坡，新能源汽车行业的发展将会受到相应的影响。

（3）市场竞争加剧将对车企盈利造成压力

虽然我国已成为全球最大的汽车生产市场和消费市场,但随着消费市场向多样化、个性化转变,我国汽车市场已逐渐转变为买方市场,市场竞争将日趋激烈。同时,特斯拉等海外新能源品牌的渗透,给国内新能源汽车企业造成了较大的冲击。海外品牌因其设计理念先进、智能化程度高、驾驶体验好等优势,受到国内消费者的青睐。长期来看,包括新能源汽车在内的汽车整车价格不断下降将是不可逆转的趋势,单款车型售价总体亦呈下降趋势。新能源汽车企业在前期建设和技术研发方面往往投入较大,汽车价格的下降将会压缩其利润空间,导致盈利能力下降。

(4) 关键技术和配套设施有待进一步提升和完善

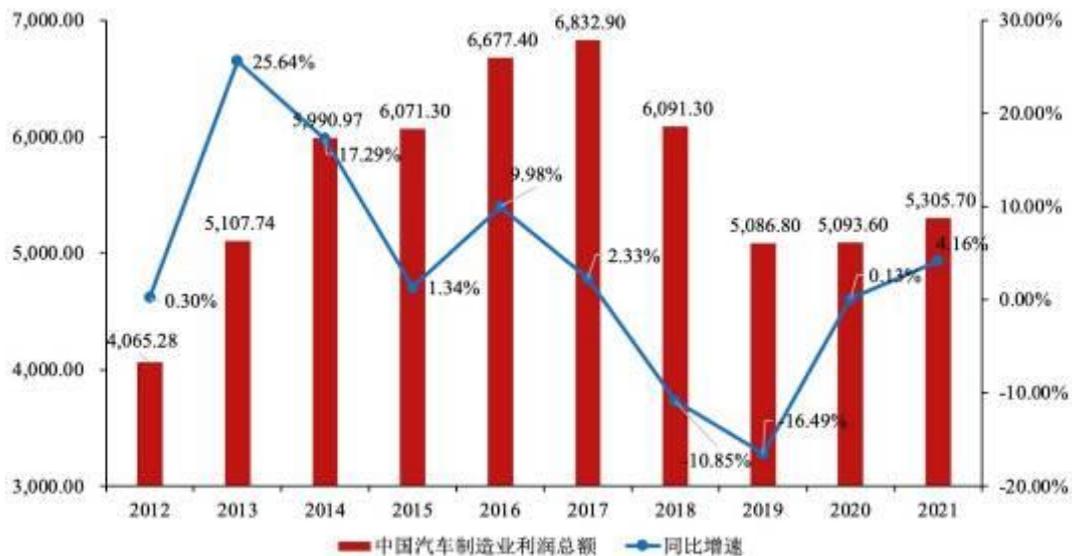
电池的性能影响着电动汽车的发展步伐。电池的性能主要体现在能量密度、循环使用寿命、充电性能等。虽然目前电池的性能有了长足的发展,但为了满足消费者对车辆续航里程和充电速度的较高要求,电池的能量密度、充电性能有待进一步提高。电池技术的发展将会成为制约新能源汽车发展的关键问题。充足完善的充电桩和其他配套设施是纯电动汽车普及推广的重要保障。目前我国充电设施的建设情况仍无法完全满足纯电动汽车的发展。配套设施的缺乏一定程度上影响了新能源汽车的推广发展。

(五) 行业利润水平的变动趋势及变动原因

汽车行业整体利润水平主要受宏观经济波动以及行业竞争程度的影响。2018年之前,我国汽车行业保持连续多年增长,汽车制造业利润总额逐渐攀升,从2012年的4,065.28亿元增长至2017年的6,832.90亿元,年均复合增长率为11.01%。2018-2020年,受全球经济放缓、中美经贸摩擦、环保标准切换、新能源补贴退坡、新型冠状病毒所引发肺炎疫情影响,汽车行业利润总额连续两年出现下滑;2021年以来,中央和各地陆续出台促进汽车消费政策(购车补贴、限购松绑等),各大车企也采取了汽车下乡、官方降价、打折促销等活动,同时我国疫情防控和经济社会发展工作持续取得积极成效,市场信心趋于增强,汽车制造业利润总额回升至5,305.70亿元,较2020年上升4.16%。

图表 我国汽车制造业利润总额走势

单位：亿元



数据来源：国家统计局

（六）行业的周期性、季节性和区域性

汽车行业景气度与宏观经济运行情况相关，受到政策刺激、相关技术进步以及需求升级等多重因素影响。当国内宏观经济处于上升阶段时，汽车市场发展迅速，汽车消费活跃；反之当宏观经济处于下降阶段时，汽车市场发展放缓，汽车消费受阻，特别是高档汽车消费低迷。就新能源汽车产业而言，随着科学技术的发展和居民消费水平的提高，近年来新能源汽车市场不断完善。虽然 2019 年下半年以来，新能源汽车行业产销量有所下降，但主要是由于补贴政策退坡和新冠肺炎疫情的影响，行业未出现明显周期性特征。

总体来看，汽车生产和销售存在季节性变化。汽车销售的季节性流行着“金九银十”的说法，“十一”长假前后往往成为汽车销售的“小高峰”。但近年来随着各类车展、品鉴会、发布会、促销团购等营销活动手段的丰富，消费者的购车习惯逐渐发生改变，无论是传统燃油汽车还是新能源汽车销售，其季节性特征都在逐渐减弱。

汽车行业的区域性较为明显。从生产区域看，经过长期发展，国内传统汽车产业围绕几家规模较大的汽车集团形成了较为完备的产业链集群，特别是长三角、珠三角地区较为集中。从消费区域看，居民收入水平较高的一、二线城市，汽车购买能力较强，对产品品牌、性能和服务等要求较高；居民收入水平中等的

三、四线城市更注重性价比和实用性。但是随着我国国民经济收入整体水平的不断提高，消费购买能力不断增强，以及城镇化进程的加速，未来三、四线城市以及农村将成为汽车产业的重点市场。

（七）进入公司所处行业的主要障碍

我国对于汽车整车制造行业的监管体系很严格，对于准入标准、投资情况、生产和销售情况等也都进行严格控制。企业准入资格和汽车产品都受到政府相关职能部门的严格动态管理，对于不符合法律法规规定的企业和产品，将撤销其相关资质。新的企业想要进入行业，也要符合相应的要求：

1、生产准入壁垒

国家发改委和工信部对汽车行业实行生产准入管理，计划进行汽车生产的企业需要取得生产资质和产品公告。2012年，工信部发布《工业和信息化部关于建立汽车行业退出机制的通知》（工信部令第39号），决定在汽车行业建立落后企业退出机制，生产资质不再实行终身制。2017年1月6日，工信部发布《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》，明确规定申请新能源汽车生产企业准入的，申请人应当是已取得车辆生产企业准入的汽车生产企业或者已完成投资项目手续的新建汽车生产企业；符合相同类别的常规汽车生产企业准入管理规则；具备设计开发能力、生产能力、生产一致性保证能力、售后服务及产品安全保障能力。同时，《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》所附的《新能源汽车生产企业准入审查要求》进一步规定了17项审查要求，其中8项否决条款需全部符合要求，一般项中只要超过2项未达标，则该企业就不被准入。可见，我国对新能源汽车的生产准入要求比较严格。

2、资金壁垒

汽车行业以及新能源汽车行业属于资金密集型行业，研发设计、设施制造、产品推广、品牌宣传、渠道建设、原料采购等一系列环节都需要以大量的资金为保障。根据国家发改委的规定，新建汽车生产企业的项目投资总额不得低于20亿元，其中自有资金不得低于8亿元，产品研发机构的投资金额不得低于5亿元。同时汽车行业属于资金密集型的制造行业，整车平台的研发、车型的改款、生产线建设、品牌推广和营销渠道建设都需要投入大量资金。

随着新能源汽车行业的发展，新能源汽车企业还需要在电池、电机、电控等

领域进行持续研发投入，大规模的资金需求成为行业进入的重要限制条件。

3、技术壁垒

汽车行业对生产厂商的自主研发能力和核心技术水平的要求较高。特别在整车制造环节，冲压、焊装、涂装、总装这四大工艺的技术水平、生产能力和研发、生产团队的业务实力决定着整车产品的质量品质和市场竞争力。在实际生产过程中，汽车作为高精密度产品，对生产加工工艺和精度等要求较高，这不仅需要高技术水平的生产设备，还需要大量技术经验丰富的生产人员。

此外，《新能源汽车生产企业准入审查要求》进一步明确了新能源汽车生产企业应具备新能源汽车开发和制造方面的技术，如整车控制系统技术、车载能源系统、驱动系统；具备整车与车载能源系统、驱动系统及动力耦合装置、电池系统开发与集成能力；具备整车刚度和强度与动力学分析、安全性仿真分析、电子电控系统分析、整车通讯系统分析、热力学分析、机构运动分析、操纵稳定性和平顺性分析方面的设计计算和仿真分析等能力。同时，节能环保标准日益严格，消费者对汽车产品安全性、舒适性要求的不断提高，对汽车企业的研发能力和技术水平提出了更高的要求，也对拟进入汽车行业的企业形成了更高的进入壁垒。

4、规模壁垒

由于汽车行业整体在经营初期需要投入大量的研发费用和建设生产基地的费用，并且在经营和销售方面也会产生大量成本，所以汽车行业规模效应较为明显。新能源汽车行业起步较晚，很难形成相应的规模效应。因此，在高成本的压力下，新进入的企业很难在短时间内形成盈利。

5、品牌壁垒

客户非常关注生产企业进入行业的时间、技术能力、产品质量与服务、市场占有率、产品知名度、美誉度等。为保证产品质量，客户一般会选择行业中的优秀品牌产品，汽车经销商也希望与优势企业建立长期、稳定的合作关系。品牌一旦建立就形成企业重要的竞争力，而品牌的维护也需要企业不断提高产品质量和服务水平。持续的产品创新和设备投入需要资金，获得客户认同需要时间，因此新进入的企业很难在较短时间内形成品牌影响力，优势生产商将利用其已形成的品牌优势抑制行业外企业的进入。

6、人才壁垒

在企业发展过程中，需要熟悉三电技术、整车组装、零部件采购、生产过程控制、成本控制、质量管理等方面的管理人员、技术人员以及财务人员，包括熟练的技术工人。同时，在与客户、供应商、合资方进行商业谈判、业务交流及整个项目开发和交付过程中，需要企业拥有大量熟悉行业且具备不同文化背景及相关语种沟通能力的行业管理人才。因此，专门人才和复合人才的获取和培养、多专业跨学科的团队建设已经成为进入行业最基本的保障及不容忽视的壁垒。

四、发行人的行业竞争地位

（一）行业竞争状况

新能源汽车行业市场进入门槛较高，外部竞争者进入该行业存在较高的壁垒。根据国务院2012年6月印发的《节能与新能源汽车产业发展规划（2012—2020年）》的相关定义，新能源汽车是指采用新型动力系统，完全或主要依靠新型能源驱动的汽车，主要包括纯电动汽车、插电式混合动力汽车及燃料电池汽车。新能源汽车在车辆的动力控制和驱动方面具有先进的技术，并结合了最新的技术原理，是一种具有新技术、新结构的汽车。进入新能源汽车行业需要获得生产准入资质，并拥有较强的资本实力和技术实力。

伴随着国内新势力造车的不断发展和国外品牌新能源汽车的发力进入，国内市场新能源汽车产业形成了国内传统汽车企业、外资品牌和国内新势力汽车企业并存的竞争格局。国内新能源乘用车传统制造商除北汽新能源外，主要还包括比亚迪、吉利汽车、众泰汽车、上汽荣威等整车企业；新能源汽车的主要外资厂商既包括日产汽车、大众汽车、宝马汽车等传统汽车巨头，也包括特斯拉等新能源汽车的新兴企业；国内新势力造车企业则以蔚来汽车、理想汽车、小鹏汽车等为主要代表。

（二）发行人的竞争地位

发行人的主营业务为纯电动新能源乘用车与核心零部件的研发、生产、销售和服务。作为国内首家获得新能源汽车整车生产资质的企业，发行人子公司北汽新能源已成为国内少数掌握纯电动汽车三电核心技术、集成匹配控制技术，兼具资产规模大、产业链完整、产品线丰富、产品市场应用广的国内新能源汽车企业。经历十余年稳定发展，深耕新能源汽车产业，奠定了稳固的行业地位。

北汽新能源成立十余年以来，累计为社会提供了超过五十万辆新能源汽车，累计行驶里程达一百多亿公里，减少碳排放超过十七亿吨，为节能减排绿色发展做出了贡献，同时也带动了新能源汽车产业的技术进步，有力助推了新能源汽车动力电池产业在世界范围内从跟跑到领跑的飞跃发展，并带动一批新能源汽车零部件企业成长为各自领域的佼佼者。北汽新能源在不断提高电池、电机、电控等新能源汽车标志性技术的同时，在5G应用、智能驾驶和智能网联领域探索一系列跨界创新合作。与华为、百度及互联网公司紧密联手，建立起了面向未来的生态共同体，互联网和人工智能技术在新能源汽车上的应用能力不断提升。在产业链合作伙伴的支持下，北汽新能源已上市及研发中的新能源汽车产品在续航里程、充换电、智能化、新材料运用等方面的综合能力不断向上攀升。

（三）公司的竞争优势与竞争劣势

1、竞争优势

（1）品牌营销优势

发行人拥有专业的营销团队，率先推出了“产品+服务+运营+生态”商业模式，获得了消费者的认可。发行人全面搭建了线上+线下于一体的立体销售网络，线上与京东、天猫、汽车之家、第一电动等电商平台、垂直网站展开跨业务合作，线下与庞大、万邦等经销商巨头联合建设了覆盖了华北、华东、华南和华中四大主销区域的销售网络，形成国内领先的市场营销能力。发行人通过专业的市场营销提高了公司品牌知名度，树立了良好的品牌形象，又促进了发行人营销规模的持续增长，为其持续扩大市场份额发挥了重要作用。

（2）产品优势

发行人子公司北汽新能源自 2009 年成立以来即定下了“技术为核心”的发展路线，专注耕耘纯电动汽车领域，完全自主掌握了新能源汽车核心技术。北汽新能源建立了独立的新能源汽车工程研究院，能够有效支持公司核心技术战略的实现。发行人已经推出包括新平台车型和合作车型在内多个系列纯电动乘用车，成为目前中国新能源市场上产品谱系最长的新能源车企之一，已推出 EU、EX、EC、ARCFOX 系列等多个系列新能源纯电动乘用车，全面覆盖 A00 级到 B 级市场，产品种类包括轿车和 SUV 等，具有谱系长、品类全的优势，实现了经济型

（EC 系列）、智能型（中高端，BEIJING 品牌系列）、高端智能型（ARCFOX 品牌系列）的全覆盖。

（3）核心技术优势

发行人拥有全面完整的新能源汽车相关技术，包括三电系统技术、轻量化技术、整车集成技术、整车性能开发技术以及智能网联技术等核心技术，可独立完成同平台车改造及全新平台车的设计，是国内少数掌握纯电动汽车三电系统核心技术及整车集成匹配技术的新能源汽车企业。公司统筹利用国内外各类资源，构建了四级研发生态体系，即北汽新能源汽车研究院为研发核心的中心层；以快速有效把握新能源汽车前沿技术信息、高端人才引进、促进研发资源全球化的前沿层；以提升新能源汽车整车制造技术的应用层；以与高校、科研机构新能源相关领域专家团队协同的研究层。北汽新能源的多项核心技术在中国纯电动汽车行业处于领先水平。

（4）控股股东优势

发行人的控股股东为北京汽车集团有限公司，是中国汽车行业的骨干企业，成立于 1958 年，总部位于北京。目前已发展成为涵盖整车及零部件研发与制造、汽车服务贸易、综合出行服务、金融与投资、通用航空等业务的国有大型汽车企业集团，位列 2021 年《财富》世界 500 强第 124 位。公司可依托北汽集团的品牌效应，不断提升自身品牌影响力。同时，北汽集团能够利用自身优势在产业链资源整合、行业协同等方面为公司的发展提供有力支持。

（5）人才优势

发行人子公司北汽新能源是国内最早进入新能源汽车制造领域的公司之一。经过多年发展，北汽新能源培养了一支高效专业、经验丰富的人才队伍，具有较强的技术研发及问题解决能力。北汽新能源的新能源汽车工程研究院是国内规模最大、历史最长的新能源汽车专业研发机构之一。新能源汽车工程研究院研发内容覆盖整车、电池、电机、电控等新能源汽车全部核心技术，以及轻量化、信息化、智能化、车联网等前端技术。2018 年 3 月北汽新能源牵头建设了国家新能源汽车技术创新中心，进一步吸引和培养新能源汽车领域的优秀人才。北汽新能源已建立较强的人才壁垒，人才储备丰富，具有较强竞争优势。

（6）供应链与生态资源优势

发行人是制造型企业转型升级的典范，率先提出了生态化、平台化发展理念。在供应链方面，通过与动力电池、驱动电气等技术领域的国际领先的大型企业开展合资合作，掌握了国际领先的电池、电机技术与生产资源，搭建了完整的核心零部件采购体系，为公司大批量生产制造高水平的纯电动汽车提供保证；在生态资源方面，公司通过与华为、百度、戴姆勒、麦格纳等行业内外领军企业的跨领域合作，从短期来看有效支撑了北汽新能源的市场地位，从长期来看，强大的生态资源整合能力为公司的持续领先奠定了坚实基础。

（7）配套服务优势

在配套服务方面，发行人积极构建“电动汽车生态圈”，为用户提供“产品+充电+运营+服务”的一体化解决方案。经过多年积累，发行人子公司北汽新能源已经建立了一套业内领先的自用充电桩安装服务体系，制定了自用充电桩充电服务的数十项企业标准，并通过与专业充电服务提供商合资建桩进一步完善充电桩服务体系。同时，发行人旗下极狐品牌也已启动自建超充网络，最高单桩功率达到 480 千瓦，配合“极狐”APP 及“充电吧”手机 APP，用户能快速查找桩位置、进行便捷支付、分享私人电桩等，可以轻松享受附近的充电服务，北汽新能源良好的配套服务最大程度解决了用户的充电需求，为用户便捷出行提供了良好保障。

2、竞争劣势

（1）产品结构有待进一步完善

发行人现有的产品具有较强的性价比优势，积累了较高的品牌认知度，但附加值低的车型占比偏大。近年来，电动化、网联化、智能化、共享化正在成为汽车产业的发展潮流和趋势，新能源汽车融汇新能源、新材料和互联网、大数据、人工智能等多种变革性技术，推动汽车从单纯交通工具向移动智能终端、储能单元和数字空间转变。新能源汽车消费者的需求不断升级，更趋多元化，对新能源汽车的智能化操控、舒适程度、驾驶体验等方面的关注度提高。发行人需进一步完善产品结构，以更好地适应市场发展趋势。

（2）资金实力尚不能满足发展需要

随着新能源汽车行业的竞争不断加剧，新能源汽车行业需要进一步加大研发力度，加快市场布局，这些都对发行人的资金实力提出了新的要求。虽然发行人

具有较强的控股股东优势，控股股东北汽集团能够为发行人的经营发展提供有力支持，但是，发行人现有的营运资金还不能满足未来发展的需要，这对发行人扩大规模和长期发展造成了一定的影响，发行人需通过多渠道对外融资来补充相应资金。本次发行后，公司将提升资金实力，使得发展速度进一步加快，市场竞争能力将得到较大幅度提升。

五、主要业务模式、产品或服务的主要内容

（一）主要产品及其用途

发行人已推出 EU、EX、EC、ARCFOX 系列等多个系列十余款新能源纯电动乘用车，全面覆盖 A00 级到 B 级市场。2020 年，发行人推出了 ARCFOX 高端品牌，成为国内首家在新能源汽车领域实现双品牌运营的企业。发行人的产品种类包括轿车和 SUV 等，具有谱系长、品类全的优势，实现了经济型（EC 系列）、智能型（中高端，BEIJING 品牌系列）、高端智能型（ARCFOX 品牌系列）的全覆盖。

伴随着新能源汽车三电及智能技术不断积累提升，发行人产品开发经历了单品“油改电”阶段、单品设计开发阶段，现已进入高性能整车模块化平台开发阶段。发行人已建立满足新产品研发特点的整车开发管理流程，保证了新车开发进度、质量、成本、目标的要求，能够有效控制风险。发行人目前已构建“大、中、小”三大类全新平台搭建，通过平台底盘架构化设计，衍生出多款底盘拓展方案，凸显平台车型研发周期短、开发费用相对低、通用化率高等优势。

发行人在售主要新能源车型情况如下：

序号	产品品牌	产品型号	车辆类型	具体图示
1	Arcfox 极狐	阿尔法 S Hi	高阶智能豪华纯电轿车	
2	Arcfox 极狐	阿尔法 S	智能豪华纯电轿车	
3	Arcfox 极狐	阿尔法 T	全地形性能纯电 SUV	

4	Beijing 北京品牌	EU7	中型纯电轿车	
5	Beijing 北京品牌	EU5	紧凑型纯电轿车	

截至 2022 年 6 月 30 日，发行人所生产的主要新平台车型列入《新能源汽车推广应用推荐车型目录》的情况如下：

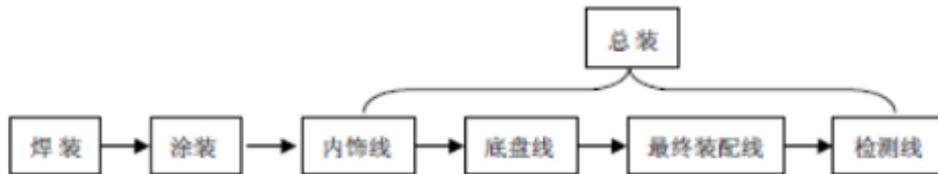
序号	产品型号	产品名称	公告批次	推荐目录批次	获批时间
1	BJ7001BPHA-BEV	EC220	304	2018 年第 1 批	2018 年 2 月 2 日
2	BJ7000URD4C-BEV	EX360	304	2018 年第 1 批	2018 年 2 月 2 日
3	BJ7001BPH6-BEV	EC3	306	2018 年第 3 批	2018 年 4 月 4 日
4	BJ7001BPHB-BEV	EC280	306	2018 年第 3 批	2018 年 4 月 4 日
5	BJ5030XXYVRRRC-BEV	407EV	306	2018 年第 3 批	2018 年 4 月 4 日
6	BJ5030XYZVRRRC-BEV	407EV	306	2018 年第 3 批	2018 年 4 月 4 日
7	BJ7000KPC3C-BEV	LITE	308	2018 年第 6 批	2018 年 6 月 6 日
8	BJ7000USD-BEV	EX3	309	2018 年第 7 批	2018 年 7 月 9 日
9	BJ7000URD5C-BEV	EX400	311	2018 年第 9 批	2018 年 9 月 5 日
10	BJ7000KPC4C-BEV	LITE	312	2018 年第 10 批	2018 年 9 月 30 日
11	BJ7001BPHD-BEV	EC3	313	2018 年第 11 批	2018 年 11 月 1 日
12	BJ7003U3D-BEV	EX400	313	2018 年第 11 批	2018 年 11 月 1 日
13	BJ7003U3D1-BEV	EX450	315	2018 年第 13 批	2019 年 1 月 3 日
14	BJ7000USD1-BEV	EX3	315	2018 年第 13 批	2019 年 1 月 3 日
15	BJ7001BPHE-BEV	EC3	316	2019 年第 1 批	2019 年 2 月 13 日
16	BJ7003U3D2-BEV	EC5	316	2019 年第 1 批	2019 年 2 月 13 日
17	BJ7000USD2-BEV	EX3	316	2019 年第 1 批	2019 年 2 月 13 日
18	BJ7003U3D3-BEV	EC5	318	2019 年第 3 批	2019 年 4 月 4 日
19	BJ7001BPHF-BEV	EC3	319	2019 年第 4 批	2019 年 5 月 9 日
20	BJ7003URD4C-BEV	EC5	319	2019 年第 4 批	2019 年 5 月 9 日
21	BJ7000C5EB-BEV	EU300	319	2019 年第 4 批	2019 年 5 月 9 日
22	BJ7000C5EC-BEV	EU300	319	2019 年第 4 批	2019 年 5 月 9 日
23	BJ7000C5ED-BEV	EU300	320	2019 年第 5 批	2019 年 6 月 11 日
24	BJ7000CTD-BEV	EU5	322	2019 年第 7 批	2019 年 8 月 2 日

序号	产品型号	产品名称	公告批次	推荐目录批次	获批时间
25	BJ7001BPHG-BEV	EC200	328	2020年第2批	2020年2月13日
26	BJ7000USD6-BEV	EX3	329	2020年第3批	2020年3月6日
27	BJ7000C5EE-BEV	EU300	331	2020年第5批	2020年4月26日
28	BJ6480BSA-BEV	α T	331	2020年第5批	2020年4月26日
29	BJ6480BSA1-BEV	α T	331	2020年第5批	2020年4月26日
30	BJ7001BPHH-BEV	EC3	333	2020年第7批	2020年6月10日
31	BJ6480BSA2-BEV	α T	333	2020年第7批	2020年6月10日
32	BJ7000CTD1-BEV	EU5	334	2020年第8批	2020年7月20日
33	BJ7000CTD2-BEV	EU5	334	2020年第8批	2020年7月20日
34	BJ6480BSA6-BEV	α T	334	2020年第8批	2020年7月20日
35	BJ7000USD3-BEV	EX3	335	2020年第9批	2020年8月24日
36	BJ7000USD4-BEV	EX3	335	2020年第9批	2020年8月24日
37	BJ7000USD5-BEV	EX3	335	2020年第9批	2020年8月24日
38	BJ7001AUA1-BEV	α S	335	2020年第9批	2020年8月24日
39	BJ7001AUA3-BEV	α S	335	2020年第9批	2020年8月24日
40	BJ7001AUA5-BEV	α S	335	2020年第9批	2020年8月24日
41	BJ6480BSA4-BEV	α T	337	2020年第11批	2020年10月30日
42	BJ6480BSA5-BEV	α T	337	2020年第11批	2020年10月30日
43	BJ6480BSA7-BEV	α T	339	2020年第13批	2020年12月30日
44	BJ7000USD8-BEV	EX3	341	2021年第2批	2021年2月4日
45	BJ7001BPHJ-BEV	EC200	343	2021年第7批	2021年4月12日
46	BJ7001AUA6-BEV	α S	344	2021年第5批	2021年6月11日
47	BJ7001AUAC-BEV	α S	348	2021年第9批	2021年9月30日
48	BJ6480BSA8-BEV	α T	348	2021年第9批	2021年9月30日
49	BJ6480BSA9-BEV	α T	348	2021年第9批	2021年9月30日
50	BJ6480BSAA-BEV	α T	348	2021年第9批	2021年9月30日
51	BJ7001AUA8-BEV	α S	349	2021年第10批	2021年11月8日
52	BJ7001AUAA-BEV	α S	349	2021年第10批	2021年11月8日
53	BJ7001AUA7-BEV	α S	355	2022年第4批	2022年5月12日
54	BJ7001AUA9-BEV	α S	355	2022年第4批	2022年5月12日
55	BJ6480BSAB-BEV	α T	356	2022年第5批	2022年6月01日
56	BJ6480A60BEV	α T	356	2022年第5批	2022年6月01日

发行人坚持以客户为中心、以市场为导向，不断强化产品创新体系，充分利用大数据等新型用户需求分析方式，全面动态地捕捉消费偏好等用户特征，并结合新的品牌体系，做好清晰的用户区隔和精准的需求把握，制定出与之相匹配的产品定位。未来，发行人将依托整车研发平台，做好未来产品的平台化、模块化开发，稳步推进三电、智能网联、智能驾驶、轻量化等技术路线规划的落地，并有效节约开发周期、降低开发风险、减少开发成本。发行人将深刻理解消费者需求，始终聚焦以消费者为中心去创造价值，技术转化将能够体现消费者内心最真实的诉求，从产品的设计、制造、质量、销售、服务等各个环节都做到精益求精，切实提高产品的感官品质和用户口碑。

（二）主要产品的工艺流程

发行人生产的纯电动新能源汽车工艺流程包括焊装、涂装、总装等工艺流程，其中总装流程包括内饰线、底盘线、终装线和检测线四大流程，具体流程如下：



焊装：具体流程主要包括分拼小件焊接、前机舱总成、前地板总成、后地板总成、下车体总成、左右侧围总成、顶盖总成、总拼焊接、门盖包边、门盖安装调整等。

涂装：具体流程包括预处理、前处理、阴极电泳、电泳烘干、钣金调整、电泳打磨、车身涂胶、中涂、中涂烘干、中涂打磨、选色区、面涂喷漆、面涂烘干、检查等流程。

总装：主要装配工艺流程包括内饰线、底盘线、终装线、检测线等，其中内饰线主要负责装配内外饰线束、控制器模块、仪表模块、PDU、前后风挡、前后保险杠等内外饰部件；底盘线主要负责装配后悬总成、动力总成、前悬总成、动力电池、轮胎总成等；终装线主要负责座椅总成、蓄电池等总装剩余部分装配，以及电器检测、安规检测等；检测线主要负责四轮定位、灯光检测、制动检测、淋雨测试、程序测试等关键整车测试流程。

（三）经营模式

发行人主要业务为新能源纯电动汽车与核心零部件的研发、生产、销售和服务。报告期内，发行人坚持以客户为中心，强调围绕客户的需求进行开发、设计、营销和服务，实现了业务的不断发展。发行人围绕自身主营业务建立了完善的采购、生产、销售、盈利、结算等经营模式，具体如下：

1、采购模式

发行人主要采取“以销定产、以产定采”的采购模式，即由北汽新能源营销公司根据公司年度经营目标编制营销计划，生产部门根据营销计划制定生产计划并下达至各生产基地，由生产基地根据具体的生产安排提出物资采购需求，采购部再结合仓库的库存情况制定采购计划并负责具体采购工作。具体流程为：北汽新能源经营管理部依公司年度产销计划，下发年度生产大纲计划——北汽新能源采购管理部依据年度生产大纲计划，向供应商下发长周期备货通知，并负责风险资源整改与产能提升——北汽新能源采购管理部每月向供应商下发“N+3”订单计划，供应商提前三个月滚动备货——各基地采购执行部/制造工程部生产计划科向供应商下发当月锁定订单，并跟踪零部件到货。

目前发行人采购周期主要取决于核心零部件的采购周期，其中电池、电机和电控系统等的采购周期一般不超过3个月。

此外，在合作车型模式下，北汽新能源营销公司还向合作企业采购由合作企业生产的合作车型，并负责所采购车型的统一对外销售。

2、生产模式

取得整车资质前，发行人子公司北汽新能源主要生产以“三电系统”为核心的动力模块，并向北京汽车销售。北京汽车在动力模块基础上生产整车。取得整车生产资质后，北汽新能源自主研发、生产及销售新平台车型，同时也基于成本效益、国家新能源汽车产业政策等原因，与北京汽车合作生产合作车型。

（1）新平台车型

发行人基于全新平台，根据新能源汽车轻量化、电驱动系统布置等特别需求，从源头开始进行整车的研发设计。除核心的电池、电机及电控系统外，还掌握底盘、车身、电子电器等其他整车模块的核心技术，独立进行全部整车部件的采购，在自有生产基地生产并通过营销公司对外销售。

发行人主要采取“以销定产”的生产模式。发行人下属的北汽新能源营销公司首先在年底制定出下一年的销售计划，同时还在每个月底制定下一个月的销售计划，提前预估下一个月各个产品的大致销售量，生产部门结合销售计划和各个生产基地的实际生产能力制定相应的生产计划。由于产品各月销售情况会有所波动，实际的生产活动会根据销售情况进行灵活调整，各个生产基地亦根据生产情况对生产人员进行适时调整配套，从而确保生产效率最大化。

（2）合作车型

在合作车型模式下，发行人负责三电系统及相关零部件的研发及产品供应，具体包括三电系统中驱动电动机、电控系统核心技术研发和制造，电池统一采购及其软硬件开发与测试体系搭建。北京汽车提供底盘、车身、电子电器等其他整车模块的技术，并负责最终的生产组装。生产完成后，北京汽车将合作车型销售给北汽新能源营销公司，并由北汽新能源营销公司统一对外销售。

3、销售模式

发行人建立了完善的新能源汽车的销售体系，发行人自行生产的新平台车型以及与北京汽车合作生产的车型，最终均通过发行人的销售体系对外销售。

在线下，发行人通过 4S 店+二级网络+城市展厅进行组合布局等，形成了较完善的线下销售网络。发行人通过自建渠道以及与国内著名经销商开展合资合作，构建了全国性的独立新能源汽车销售网络，渠道覆盖华北、华东、华南和华中四大主销区域。经销商集团的加盟，为公司纯电动汽车产品迅速达到终端客户起到了至关重要的渠道作用。在线上，发行人与京东、第一电动、电动邦、国家电网、国美在线等电商合作进行网上订单销售，线上订单对发行人销售起到良好支持作用。

发行人还建立了大客户直销模式。为满足出租车、租赁用车、微公交、快递用车、分时租赁等公共领域需求，发行人采取对大客户直销模式，强化交流，促进销售。

4、盈利模式和结算模式

报告期内，发行人主要通过销售新能源汽车以及向北京汽车等合作企业销售电池合件、三电等电动汽车专用材料实现销售收入。

根据国家对新能源汽车行业的鼓励扶持政策，列入推荐目录的新能源汽车享

受中央财政补助，补助的对象是终端消费者，补助资金拨付的对象是新能源汽车生产企业，终端消费者购买列入推荐目录的新能源汽车时直接按销售价格扣减中央财政补助后的金额支付购车款，中央财政一般在年度终了后按清算金额对汽车生产企业给予补助。同时，在2019年6月地方财政补助取消前，部分地方财政对本省市范围内新能源汽车的购买者进行配套补贴，根据其不同资金拨付机制拨付给本地车辆生产企业或外地车辆生产企业在本地注册的销售子公司等。因此，发行人在销售新能源汽车时，一般会形成两部分收入（1）客户实际支付的购车款；（2）推荐目录产品的中央财政补助、地方财政补助。2019年6月25日后，发行人所销售新能源汽车的收入中不再含有地方财政补助。

在签订产品购销合同之后，客户一般根据合同预付全额货款，发行人收到货款后，按照合同约定安排交车。发行人也会根据客户的类型、信誉度、合作关系等给予一定授信期限，客户在授信期满前支付相应货款。

六、现有业务发展安排及未来发展战略

公司根据当前的宏观经济形势，结合自身的经营发展现状，制定了在未来的业务发展目标。该目标是公司基于对现阶段内外部环境的分析和对行业未来走势的判断而作出的合理预期。由于宏观经济周期、汽车制造行业、新能源汽车行业和证券市场等存在诸多不确定因素，公司业务发展目标的实现可能会受到相应的影响，特提请投资者关注，公司不排除将根据经济形势变化和实际经营状况对业务发展目标进行修正、调整和完善。

（一）发展战略

公司发展的总目标是实现“一个卫蓝梦，两个世界级”，即成为世界级新能源汽车企业和世界级新能源汽车科技创新中心。公司定位是新能源汽车行业的推动者、新能源产业生态的建设者、跨界融合的先行者，使新能源汽车发展成为符合绿色生活方式和消费者满意的美好生活载体，为推动国家新能源汽车产业发展、助力中国由“汽车大国”成功迈向“汽车强国”贡献力量。

公司现阶段的主要任务是围绕“电动化和智能网联化”双轮驱动战略和“高、新、特”的技术、产品发展规划进行工作规划并落实各项目实施方案。明确公司的发展方式是“一体两翼”，以先进产品创造为核心，以市场经营、资本运营为侧翼协调发展。

（二）业务发展目标

1、打造创新驱动体系，有效提升公司核心竞争力

公司将坚持创新驱动发展战略，以科技创新为核心，以市场为导向，强化互联网思维，大力开展技术创新、产品创新、服务创新、商业模式创新，打造引领未来的核心竞争力。建立健全创新机制，鼓励创新创造，提升容错空间，注重创新人才培养，激发创新活力和潜力。大力整合创新资源，以重大项目为抓手，带动企业内部和外部资源的持续协同创新。

2、强化市场开拓力度，进一步巩固行业地位

公司将打造以市场为导向的营销力，把握规律、快速反应，从后台管理到一线销售要全面以市场为导向，锻造高度市场敏感性，培养敏锐的市场反应速度。一是按照规划做好 ARCFOX 品牌新车型的信息推广，布局营销渠道和服务渠道，针对消费群体进行良好的商业策划，保证客户获得满意的体验和市场效果。二是新能源汽车对私销售渠道和商业策划，使私人客户更加关注公司产品并获得满意服务。三是继续发挥在分时租赁、长租业务、换电业务、出租、网约大客户市场的优势，不断拓展大客户空间。为了实现上述工作目标须及时调整营销组织模式，以保持其灵活性和主动性。

3、加速行业资源整合，构建新型产业布局

公司将围绕新能源产业发展和智能网联生态，聚焦关键技术和关键资源的掌控，深入推进与宁德时代、华为、麦格纳等战略合作伙伴的既有合作落地，并积极寻求前瞻领域的合作。要以“互联网+”为主线重构产业价值链，把新技术、新模式、新理念和传统行业相结合，推动互联网与实体经济的融合发展，系统搭建服务生态、大数据应用、智慧出行等数字化平台，在技术研发、生产制造、销售服务等环节形成线上流量与线下业务充分融合的格局。要优化与外部体系的合作模式，更早、更新、更深地融入供应商生态群的产品研发流程中，改善研发效率，提升研发质量。

4、充分发挥品牌优势，持续创造社会价值

公司将把握社会进步的顶层逻辑，加快向制造服务型企业转型，以多样化、个性化的出行解决方案推动出行生态变革；以换电模式推广为抓手加快布局能源管理与服务；以无人驾驶、万物互联助力现代城市治理，努力发挥出新能源汽车

更大的社会价值，积极拓展未来生态的全新增长极。要深入推进“一体两翼”战略，依托公司主业，加快平台化转型，探索全新商业模式的孵化和应用，向全产业链赋能，强化运营管理能力。

（三）实现目标的具体规划

1、优化决策运营体制，提高经营管理效率

公司将进一步提高组织效能，按照“小部制，大运营”的原则探索建立流程型组织，精准匹配职能与机构，实现组织机构的高效运营。进一步精简机构设置，减少机构重叠、业务重复导致的企业资源浪费。进一步提高组织敏捷性，做好分品牌运营。探索项目制、承包制等组织形式，快速响应任务需求，进一步释放企业活力。按照责、权、利对等原则，科学合理地下放权力，建立与企业发展相匹配的分级授权机制，着力提升公司经营决策效率。

2、全力推动技术攻关，保持行业领先优势

公司将坚定贯彻“双轮驱动”战略，继续专注纯电驱动技术路线，持续加大研发投入，在动力电池比能量、使用寿命、低温性能以及三电系统的安全可靠、成本降低等方面，实现新的突破。要按照“先进性、安全性、全面性、实用性”的基本原则，坚持技术与资源并重，加快形成在超低温电池、封闭园区自动驾驶、高速公路自动驾驶、V2X等关键领域的核心能力。持续深化与产业链伙伴、高校科研院所的交流与合作，共同致力于基础性、前瞻性技术的发展。

3、夯实产品研发能力，积极抢占市场份额

公司将以客户为中心、以市场为导向，不断强化产品创新体系，充分利用大数据等新型用户需求分析方式，全面动态地捕捉消费偏好等用户特征，并结合新的品牌体系，做好清晰的用户区隔和精准的需求把握，制定出与之相匹配的产品定位。要依托整车研发平台，做好未来产品的平台化、模块化开发，稳步推进三电、智能网联、智能驾驶、轻量化等技术路线规划的落地，并有效节约开发周期、降低开发风险、减少开发成本。要深刻理解消费者需求，始终聚焦以消费者为中心去创造价值，技术转化要能体现消费者内心最真实的诉求，从产品的设计、制造、质量、销售、服务等各个环节都要做到精益求精，切实提高产品的感官品质和用户口碑。

4、创新人才激励机制，深入激发员工活力

公司将探索完善公平合理的分配机制，加快建立企业经济效益、劳动生产率与员工待遇相挂钩的新型劳动关系。实施差异化薪酬激励与考核机制，以分配改革塑造狼性文化、弘扬奋斗者精神，实现多劳多得、不劳不得，真正做到“以奋斗者为本”。不断完善市场化薪酬激励考核机制，从组织管理向自主管理发展。

5、注重产品质量管理，切实增加客户满意度

产品质量是公司的立足之本。公司上下要全面树立质量意识，培育质量文化。在产品的设计阶段，要严把新品开发质量阀点；在产品制造阶段，要严控零部件质量与生产制造检验；在产品交付阶段，要严格出入库检查，消除存在问题；在售售后响应阶段，要全面提升问题响应速度与问题处理质量。此外，公司要逐步建立质量问题追溯机制，落实责任追溯，使质量意识深入人心。

七、截至最近一期末，不存在金额较大的财务性投资的基本情况

根据《再融资业务若干问题解答》，财务性投资的类型包括不限于：类金融；投资产业基金、并购基金；拆借资金；委托贷款；以超过集团持股比例向集团财务公司出资或增资；购买收益波动大且风险较高的金融产品；非金融企业投资金融业务等。围绕产业链上下游以获取技术、原料或渠道为目的的产业投资，以收购或整合为目的的并购投资，以拓展客户、渠道为目的的委托贷款，如符合公司主营业务及战略发展方向，不界定为财务性投资。

截至2022年6月30日，公司不存在金额较大、期限较长的财务性投资（包括类金融业务）的情形。

根据企业会计准则及相关规定，财务报表中可能涉及核算财务性投资的财务报表科目具体列示如下：

单位：万元

序号	项目	金额
1	其他非流动金融资产	4,494.02
2	一年内到期的非流动资产	11,037.81
3	其他权益工具投资	1,250.10
4	长期股权投资	69,188.25
5	交易性金融资产	-
6	其他应收款	23,494.04
7	其他流动资产	63,036.86

序号	项目	金额
8	长期应收款	-
9	其他非流动资产	9,282.33
10	衍生金融资产	-
小计		181,783.41
合并报表归属于母公司净资产		895,656.47
占比		20.30%

（一）其他非流动金融资产

2022年6月末，公司其他非流动金融资产为权益工具投资，权益工具投资账面价值为4,494.02万元，主要系围绕主营业务及产业链上下游展开的产业投资，具体情况如下：

单位：万元

序号	被投资企业	2022年6月30日账面余额	股权比例	出资时间	主营业务	投资目的	是否属于财务性投资
1	鹰潭安鹏新能源产业发展中心（有限合伙）	200.00	47.62%	2020年7月	新能源产业投资	围绕新能源业务展开产业投资	否
2	北京安鹏行远新能源产业投资中心（有限合伙）	4,294.02	16.67%	2018年2月	新能源产业投资	围绕新能源业务展开产业投资，如宁德时代、孚能科技	否

鹰潭安鹏新能源产业发展中心（有限合伙）是北京安鹏行远新能源私募基金管理有限公司（曾用名“北京安鹏行远新能源投资管理有限公司”）的股东，根据《鹰潭安鹏新能源产业发展中心（有限合伙）合伙协议》的约定，其唯一目的是作为股东向北京安鹏行远新能源私募基金管理有限公司进行出资。根据北京安鹏行远新能源私募基金管理有限公司的经营范围，主要从事投资管理；投资咨询等，其是北京安鹏行远新能源产业投资中心（有限合伙）的普通合伙人、投资顾问。

根据《北京安鹏行远新能源产业投资中心（有限合伙）合伙协议》“第三章 投资业务 第十六条 全体合伙人签署本协议即表示同意由执行事务合伙人代表本合伙企业及全体合伙人以合伙企业财产投资于符合法律法规和监管机构规定的全新纯电动整车平台领域、智能网联汽车领域、动力电池领域、电驱动领域、

关键电动附件技术领域、电动汽车示范推广及其他汽车、高端先进制造、新材料产业链相关领域的项目”的约定,该基金仅用于投资围绕新能源业务展开的产业。

因此,以上情形不属于财务性投资。

(二) 一年内到期的非流动资产

截至报告期末,公司一年内到期的非流动资产为 11,037.81 万元,具体情况如下:

单位:万元

项目	2022年6月30日账面价值	是否属于财务性投资
一年内到期的债权投资	6,307.47	否
一年内到期的长期应收款	4,730.34	否
合计	11,037.81	-

1、一年内到期的债权投资

截至 2022 年 6 月末,公司持有的一年内到期的债权投资为委托贷款,委托贷款账面价值为 6,307.47 万元,借款人为北京西门子汽车电驱动系统(常州)有限公司(以下简称“常州西门子”,后更名为法雷奥蓝谷新能源动力系统(常州)有限公司,以下简称“常州法雷奥”),是北汽新能源、Valeo Siemens eAutomotive BSAES Holding GmbH(西门子电动汽车动力总成系统控股有限公司)和 Valeo Siemens eAutomotive Germany GmbH(西门子电动汽车动力总成系统有限公司)共同设立参股公司,主要从事新能源汽车电机的研发与制作,是北汽新能源的供应商。

2018 年 6 月,北汽新能源(作为委托人)、中国银行股份有限公司常州武进支行(作为受托人)和常州西门子(后更名为“常州法雷奥”)(作为借款人)签订《人民币委托贷款合同》(编号:2018 年常中银武委字 LY001 号),本合同项下的借款金额为 5,200 万元,借款期限为自借款人实际提款日起至 2022 年 12 月 31 日止,截至 2022 年 6 月末,累计已提款本金金额为 5,200 万元。

单位:万元

序号	借款人	贷款起始日	到期日/还款日	贷款金额	受托行
1	北京西门子汽车电驱动系统(常州)有限公司(后更名为法雷奥蓝谷新能源)	2018/05/04	2022/12/31	2,800.00	中国银行股份有限公司常州武进支
2		2018/12/20	2022/12/31	800.00	
3		2019/10/23	2022/12/31	400.00	

序号	借款人	贷款起始日	到期日/还款日	贷款金额	受托行
4	动力系统（常州）有限公司	2019/12/09	2022/12/31	400.00	行
5		2020/04/01	2022/12/31	240.00	
6		2020/04/27	2022/12/31	200.00	
7		2020/06/01	2022/12/31	200.00	
8		2020/10/23	2022/12/31	160.00	
合计		-	-	5,200.00	-

上述委托贷款系北汽新能源为了支持供应商发展、解决供应商资金需求、保证供应链稳定，与常州西门子（后更名为“常州法雷奥”）股东 Valeo Siemens eAutomotive BSAES Holding GmbH（西门子电动汽车动力总成系统控股有限公司）和 Valeo Siemens eAutomotive Germany GmbH（西门子电动汽车动力总成系统有限公司）同股比向常州西门子（后更名为“常州法雷奥”）提供的委托贷款，是公司开展主营业务所需要，具有合理商业背景，不以获取利息收入为目的。委托贷款资金主要用于电机产品开发，属于常州西门子（后更名为“常州法雷奥”）主营业务。因此，上述委托贷款属于“拓展供应商渠道为目的的委托贷款”，符合公司发展战略，不属于财务性投资。

2、一年内到期的长期应收款

2022年6月末，公司持有的一年内到期的长期应收款账面价值为4,730.34万元，主要系公司之孙公司北京新能源汽车营销有限公司应收北京北汽智慧能源科技有限公司的车款，为正常经营，该业务不属于财务性投资。

综上，上述一年内到期的债权投资不属于财务性投资或类金融业务。

（三）其他权益工具投资

截至报告期末，公司其他权益工具投资的具体情况如下：

单位：万元

序号	被投资企业	2022.6.30 账面余额	股权比例	出资时间	主营业务	投资目的	是否属于 财务性投资
1	北汽瑞翔汽车有限公司	1,250.10	0.38%	2021年9月1日前	汽车整车制造	债转股	否

2021年北汽瑞翔汽车有限公司进行重整，北京新能源汽车股份有限公司以对北汽瑞翔汽车有限公司的普通债权14,230,000元，通过债转股的方式转为对北汽瑞翔汽车有限公司出资，出资额13,007,000元，重组完成后，发行人的股权占

比 0.38%。重整后的北汽瑞翔汽车有限公司主营业务以整车、汽车零部件制造及销售为主，符合公司主营业务及战略发展方向，公司所持北汽瑞翔汽车有限公司的股权不属于财务性投资。

（四）长期股权投资

2022 年 6 月末，公司长期股权投资的明细如下：

单位：万元

项目	2022 年 6 月 30 日 账面价值	主营业务	设立/ 投资目的
北京汽车蓝谷营销服务有限公司	1,175.19	营销服务	提供营销服务
麦格纳卫蓝新能源汽车技术（镇江）有限公司	20,441.11	新能源汽车设计研发	提升研发能力
北汽大洋电机科技有限公司	2,182.85	电机生产与研发	增强关键零部件研发能力
蓝谷智慧（北京）能源科技有限公司	8,296.93	能源服务，换电站研发与建设，储能与梯次利用	布局能源板块，发展换电业务
赣州市豪鹏科技有限公司	516.58	电池回收利用	动力电池回收处理
北京智能车联产业创新中心有限公司	873.38	技术开发	储备和提升新能源汽车核心技术
北汽新能源硅谷研发公司	76.58	技术研发	拓展海外研发中心
国联汽车动力电池研究院有限责任公司	2,905.40	电池关键技术研究及试验发展	增强关键零部件研发能力
北京新能源汽车技术创新中心有限公司	2,175.58	前瞻技术开发、技术推广	储备和提升新能源汽车核心技术
北汽蓝谷信息技术有限公司	3,935.38	软件开发	储备和提升新能源汽车核心技术
京桔新能源汽车科技有限公司	9,107.15	汽车租赁	开拓新能源汽车市场
北汽鹏龙（沧州）新能源汽车服务股份有限公司	1,425.83	电池梯次利用	布局电池梯次利用业务
北京奥动新能源投资有限公司	16,076.29	换电站建设与运营	布局换电业务
合计	69,188.25	-	-

2022 年 6 月末，公司长期股权投资均围绕公司主营业务及新能源汽车上下游产业链展开，包括上游关键零部件制造和技术研发，下游新能源汽车租赁和运营，充电站和换电站等基础设施的建设和布局。上述投资增强了公司产业链扩展能力，不属于财务性投资。

（五）其他应收款

2022 年 6 月末，公司其他应收款为 23,494.04 万元，主要为业务经营相关的

押金及保证金、备用金和代垫款项等，不存在借予他人款项等财务性投资的情形。

（六）其他流动资产

2022年6月末，公司其他流动资产为63,036.86万元，主要为业务开展相关的待抵扣进项税额、增值税留抵税额，不属于财务性投资。

（七）其他非流动资产

2022年6月末，公司其他非流动资产为9,282.33万元，主要为预付设备款和预付租金，与日常经营相关，不属于财务性投资。

综上所述，截至最近一期末，公司不存在持有金额较大、期限较长的财务性投资（包括类金融业务）情形。

第二章 本次证券发行概要

一、本次发行的背景和目的

（一）本次发行的背景

中国汽车行业将日益电动化，新能源汽车地位更加凸显，已进入新的发展阶段，表现出持续和加速特征。根据中国汽车工业协会统计数据，2021 年新能源汽车产销量分别是 354.5 万辆和 352.1 万辆，同比均增长 1.6 倍。新能源汽车成为集电子、通讯、大数据、能源、交通等诸多行业技术变革的交汇平台，多产业融合，叠加交汇，相互赋能。新能源汽车是既符合国家经济转型升级战略，又符合新发展格局下满足消费者需求的具有成长性、持续性的行业，呈现如下发展趋势：

国家政策层面的持续发力为新能源产业发展创造了良好的空间环境。国务院办公厅发布了《新能源汽车产业发展规划（2021-2025）》提出到 2025 年新能源汽车新车销量达到汽车新车销售总量的 20%左右，到 2035 年新能源汽车成为新销售车型的主流。国家制定的碳达峰、碳中和目标和双积分要求使新能源汽车的产业化和大规模使用成为必然趋势。各地方政府相继实施鼓励新能源汽车发展的具体措施如免税、优先获取汽车牌照、优先路权、公共出行优先使用新能源汽车等；充电桩等新能源基础设施建设也已纳入国家规划。

新能源汽车已进入市场驱动阶段。新能源汽车鼓励政策引导刺激了供需两侧，同时新能源汽车电动化和智能化技术的快速进步不断满足了消费者对产品体验的需求，新能源汽车产品力增强得到了消费者的认可，拓展了消费者的选择空间，使新能源汽车市场占有率快速提升。

电动化和智能化将加速融合。国家发展改革委等多部委联合发布的《智能汽车发展战略》提出智能汽车已成为全球汽车产业发展的战略方向，发展智能汽车对我国具有重要战略意义。

公司是我国首家独立运营、首个获得新能源汽车生产资质的企业，经过多年发展业已成为国内少数掌握纯电动汽车三电核心技术、集成匹配控制技术，同时兼具资产规模大、产业链完整、产品线丰富、产品市场应用广的国内新能源汽车企业，2013 年起连续七年国内新能源纯电动乘用车销量第一。为把握行业发展

机遇，公司不断加大业务规模及产品研发投入力度，资金需求量随之增加，公司拟通过本次向特定对象发行股票募集资金提高资本实力，以巩固行业优势地位、提升综合竞争实力。

（二）本次发行的目的

公司本次向特定对象发行股票的主要目的为充分利用资本市场优势增强资本实力，提升研发能力、优化产品结构、提高盈利能力。经过多年发展，公司拥有整车、核心零部件研发、产品验证、中高端制造、市场销售，产业链协同完整的运营体系，同时高度重视产品研发与技术创新，研发投入不断加大。随着公司业务规模持续增长，资金需求显著增加，通过本次发行股票增强资本实力将有利于公司优化资本结构、降低财务风险、提高抗风险能力，有利于保障公司业务持续、健康发展，同时资本实力增强将为公司持续发展带来有力支持，保障公司长期发展战略的实现，有利于增强公司核心竞争力，提升盈利能力，为股东提供良好的回报，创造更大的经济效益与社会价值。

二、发行对象及其与公司关系

本次向特定对象发行股票的发行对象为包括公司控股股东北汽集团控制的关联方北京汽车、渤海汽车在内的不超过 35 名（含 35 名）符合中国证监会规定条件的特定对象。除北京汽车、渤海汽车外的其他发行对象包括证券投资基金管理公司、证券公司、财务公司、资产管理公司、保险机构投资者、信托公司、合格境外机构投资者、人民币合格境外机构投资者以及其他合格的投资者等。证券投资基金管理公司、证券公司、合格境外机构投资者、人民币合格境外机构投资者以其管理的二只以上产品认购的，视为一个发行对象；信托公司作为发行对象的，只能以自有资金认购。

除北京汽车、渤海汽车外，其他本次向特定对象发行的认购对象尚未确定。具体发行对象将在取得发行批文后，由公司董事会及其授权人士在股东大会授权范围内与保荐机构（主承销商）按照相关法律、行政法规、部门规章或规范性文件的规定，根据发行对象申购报价的情况确定。所有发行对象均以现金方式并以相同价格认购本次向特定对象发行的股票。监管部门对发行对象股东资格及相应审核程序另有规定的，从其规定。

北京汽车、渤海汽车为公司控股股东北汽集团控制的关联方，北京汽车、渤

海汽车拟参与认购本次向特定对象发行股份构成与公司的关联交易，公司将根据相关法规要求履行相应的关联交易审批及披露程序。

三、发行证券的价格或定价方式、发行数量、限售期

（一）定价基准日、发行价格及定价原则

本次向特定对象发行的定价基准日为发行期首日。

本次向特定对象发行的发行价格不低于定价基准日前 20 个交易日（不含定价基准日，下同）公司股票交易均价的 80% 与发行前公司最近一期经审计的每股净资产值的较高者（即“发行底价”）。定价基准日前 20 个交易日股票交易均价=定价基准日前 20 个交易日股票交易总额/定价基准日前 20 个交易日股票交易总量。

本次向特定对象发行股票的最终发行价格将在公司本次向特定对象发行获得中国证监会同意注册后，根据发行对象的申购报价情况，遵照价格优先等原则，由董事会及其授权人士根据股东大会授权，与保荐机构（主承销商）协商确定。

北京汽车、渤海汽车均为公司的关联方，不参与本次发行市场询价过程，但承诺接受其他发行对象申购竞价结果并与其他发行对象以相同价格认购本次发行的股票。若本次向特定对象发行股票出现无申购报价或未有有效报价等情形，则北京汽车、渤海汽车按本次发行的发行底价认购本次发行的股票。

若公司在截至定价基准日最近一期末经审计财务报告的资产负债表日至发行日期间发生派息、送股、资本公积转增股本等除权除息事项的，则上述每股净资产值将进行相应调整。

若公司股票在定价基准日至发行日期间发生派息、送股、资本公积金转增股本等除权除息事项，则发行价格将进行相应调整。调整方式如下：

派发现金股利： $P1=P0-D$

送红股或转增股本： $P1=P0/(1+N)$

派发现金同时送红股或转增股本： $P1=(P0-D)/(1+N)$

其中， $P0$ 为调整前发行价格， D 为每股派发现金股利， N 为每股送红股或转增股本数，调整后发行底价为 $P1$ 。

（二）发行数量

本次向特定对象发行的发行数量不超过本次向特定对象发行前公司总股本

的 30%，即不超过 1,286,193,039 股（含本数）。以中国证监会关于本次发行的批复文件为准。在前述范围内，最终发行数量由公司董事会及其授权人士根据公司股东大会的授权、中国证监会相关规定及发行时的实际情况，与本次发行的保荐机构（主承销商）协商确定。

若公司股票在决定本次向特定对象发行股票的董事会决议公告日至发行日期间有送股、资本公积转增股本等除权事项的，本次向特定对象发行股票数量将随除权后的公司总股本进行调整。

（三）限售期

北京汽车、渤海汽车认购的本次发行的股票自发行结束之日起 36 个月内不得转让，若后续相关法律、法规、证券监管部门规范性文件发生变更的，则锁定期相应调整。其他发行对象认购的本次发行的股票自发行结束之日起 6 个月内不得转让。限售期结束后，将按中国证监会及上交所的有关规定执行。

本次发行完成后至限售期届满之日止，发行对象由于公司送红股或资本公积转增股本等原因增持的股份，亦应遵守上述限售安排。

四、募集资金金额及投向

本次向特定对象发行股票募集资金不超过人民币 800,000.00 万元（含本数）。

本次向特定对象发行股票的募集资金在扣除发行费用后的净额将投向以下项目：

单位：万元

序号	项目名称	项目总投资	拟投入募集资金	投资比例
1	面向场景化产品的滑板平台开发项目	200,000.00	170,352.86	85.18%
2	整车产品升级开发项目	268,264.00	251,391.14	93.71%
3	研发与核心能力建设项目	167,328.00	138,256.00	82.63%
4	补充流动资金	240,000.00	240,000.00	100.00%
	合计	875,592.00	800,000.00	91.37%

在本次向特定对象发行股票募集资金到位之前，公司将根据募集资金投资项目进度的实际情况以自筹资金先行投入，并在募集资金到位之后按照相关法规规定的程序予以置换。

本次向特定对象发行募集资金到位后，如实际募集资金净额（扣除发行费用后）少于上述项目拟以募集资金投入金额，公司董事会及其授权人士将根据实际募集资金净额，在符合相关法律法规的前提下，在上述募集资金投资项目范围内，

可根据募集资金投资项目进度以及资金需求等实际情况，调整并最终决定募集资金的具体投资项目、优先顺序及各项目的具体投资额，募集资金不足部分由公司以自有资金或通过其他融资方式解决。

五、本次发行是否构成关联交易

本次发行对象中，北京汽车、渤海汽车为公司控股股东北汽集团控制的关联方，因此北京汽车、渤海汽车认购本次向特定对象发行股票的行为构成关联交易。

除此之外，尚未确定的其他发行对象，最终是否存在因关联方认购公司本次发行股份构成关联交易的情形，将在发行结束后公告的发行情况报告书中披露。

六、本次发行是否将导致公司控制权发生变化

截至 2022 年 6 月 30 日，北汽集团直接持有公司 1,274,778,438 股股份，占公司总股本的 29.73%，通过北汽广州间接持有公司 268,054,522 股股份，占公司总股本的 6.25%，通过渤海汽车间接持有公司 129,182,912 股股份，占公司总股本的 3.01%，合计持股比例为 39.00%，对上市公司实施控制。公司的实际控制人为北京市国资委。

本次向特定对象发行的发行数量不超过发行前公司总股本的 30%，即不超过 1,286,193,039 股（含本数）。北京汽车拟认购股票数量不低于本次向特定对象发行股票实际发行数量的 35.99%、渤海汽车拟认购股票数量不低于本次向特定对象发行股票实际发行数量的 3.01%。本次发行完成后，北汽集团仍为公司控股股东，北京市国资委仍为公司实际控制人，因此本次向特定对象发行股票不会导致本公司控制权发生变化。

七、本次发行方案取得有关主管部门批准的情况以及尚需呈报批准的程序

本次发行方案已经 2022 年 7 月 15 日召开的公司第十届董事会第四次会议。

本次发行方案已于 2022 年 8 月 12 日取得国有资产监督管理部门授权单位北汽集团的批复。

本次发行股票方案已经 2022 年 8 月 31 日召开的 2022 年第一次临时股东大会。

公司本次向特定对象发行股票方案尚需经过上海证券交易所审核通过并取得中国证监会同意注册的文件。在获得中国证监会同意注册后，本公司将向上交所和中国证券登记结算有限责任公司上海分公司申请办理股票发行、登记和上市事宜，完成本次发行股票项目全部呈报批准程序。

八、本次发行对象

本次向特定对象发行股票的发行对象为包括控股股东北汽集团控制的关联方北京汽车、渤海汽车在内的不超过 35 名符合中国证监会规定条件的特定对象。北京汽车、渤海汽车的基本情况如下：

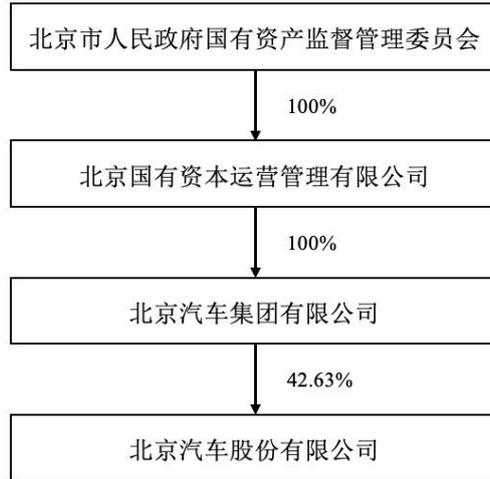
（一）北京汽车基本情况

1、基本信息

公司名称	北京汽车股份有限公司
成立时间	2010 年 9 月 20 日
法定代表人	陈巍
公司类型	股份有限公司（外商投资、上市）
统一社会信用代码	91110000562091696T
注册地址	北京市顺义区双河大街 99 号院 1 幢五层 101 内 A5-061
注册资本	801,533.8182 万人民币
经营范围	制造汽车及零部件、配件（仅限分支机构经营）；销售自产产品；技术开发、技术服务、技术咨询；经济信息咨询；设备安装；货物进出口、技术进出口、代理进出口。（市场主体依法自主选择经营项目，开展经营活动；依法须经批准的项目，经相关部门批准后依批准的内容开展经营活动；不得从事国家和本市产业政策禁止和限制类项目的经营活动。）

2、股权关系及控制关系

截至本募集说明书出具之日，北京汽车控股股东为北汽集团，实际控制人为北京市人民政府国有资产监督管理委员会。北京汽车与实际控制人之间的控制关系如下：



3、本募集说明书披露前十二个月内，发行对象及其控股股东、实际控制人与上市公司之间的重大交易情况

截至本募集说明书出具之日前 12 个月内，除本公司在定期报告或临时公告中披露的交易外，公司与北京汽车及其控股股东、实际控制人之间未发生其它重大关联交易。

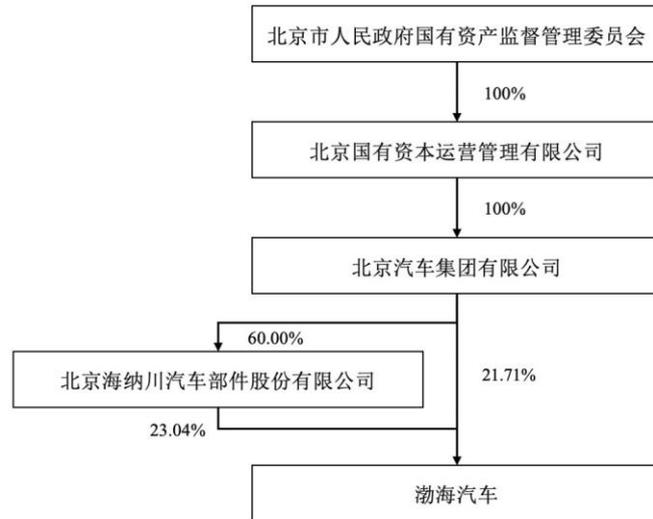
（二）渤海汽车基本情况

1、基本信息

公司名称	渤海汽车系统股份有限公司
成立时间	1999 年 12 月 31 日
法定代表人	谢伟
公司类型	股份有限公司（上市）
统一社会信用代码	913700007207576938
注册地址	滨州市渤海二十一路 569 号
注册资本	95,051.5518 万人民币
经营范围	活塞的生产销售；机械零部件的生产销售；汽车、内燃机、压缩机及摩托车零部件的生产销售；汽车（不含小轿车）销售；铝及铝制品的生产销售；机床设备及配件的生产销售；备案范围内的进出口业务；润滑油、齿轮油的销售。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）

2、股权关系及控制关系

截至本募集说明书出具之日，渤海汽车控股股东为北京海纳川汽车部件股份有限公司，实际控制人为北京市人民政府国有资产监督管理委员会。渤海汽车与实际控制人之间的控制关系如下：



3、本募集说明书披露前 12 个月内发行对象及其控股股东、实际控制人与本公司之间的重大交易情况

截至本募集说明书出具之日前 12 个月内，除本公司在定期报告或临时公告中披露的交易外，公司与渤海汽车及其控股股东、实际控制人之间未发生其它重大关联交易。

九、附生效条件的认购合同内容摘要

公司与北京汽车、渤海汽车分别签署附生效条件的认购合同主要内容如下：

（一）协议主体、签订时间

1、协议主体

甲方：北汽蓝谷新能源科技股份有限公司

乙方：北京汽车股份有限公司、渤海汽车系统股份有限公司

2、签订时间

2022 年 7 月 15 日及 2023 年 2 月 17 日

（二）股份认购的价格、数量和方式

1、认购价格

甲方本次发行股票的定价基准日为发行期首日。发行价格不低于定价基准日前 20 个交易日（不含定价基准日，下同）公司股票交易均价的 80%，且不低于发行前公司最近一期经审计的每股净资产值，此为发行底价。最终发行价格将在公司本次向特定对象发行股票获得证券交易所审核通过及取得中国证监会对本次发行的同意注册批文后，按照相关法律法规的规定，根据发行对象的申购报价

情况，遵照价格优先等原则，由甲方及其保荐机构（主承销商）协商确定。

乙方同意不参与本次发行询价过程，但接受其他发行对象申购竞价结果并与其他发行对象以相同价格认购。若本次发行出现无申购报价或未有有效报价等情形，则乙方按发行底价认购本次发行的股票，无论以前述何种方式参与认购，北京汽车认购价款总额均不超过人民币 287,888.29 万元、渤海汽车认购价款总额均不超过人民币 24,105.17 万元。

在定价基准日至发行日期间，若公司发生派发股利、送红股、转增股本等除权除息行为，本次发行价格将按照中国证监会及上海证券交易所的相关规则进行相应调整。

2、认购数量

北京汽车拟认购股票数量不低于本次发行股票实际发行数量的 35.99%，认购金额不超过 287,888.29 万元。具体的认购数量将在发行阶段确认。

渤海汽车拟认购股票数量不低于本次发行股票实际发行数量的 3.01%，认购金额不超过 24,105.17 万元。具体的认购数量将在发行阶段确认。

在定价基准日至发行日期间，若公司发生派发股利、送红股、转增股本等除权除息行为，本次发行价格将按照中国证监会及上海证券交易所的相关规则进行相应调整。

如中国证监会调整甲方本次发行的认购数量，则甲方有权单方面调整本次乙方认购的股票数量，但调整后北京汽车需支付的价款总额均不超过人民币 287,888.29 万元、渤海汽车需支付的价款总额均不超过人民币 24,105.17 万元。

3、认购方式

乙方将以现金方式认购甲方本次发行的股票。乙方承诺认购资金来源及认购方式符合中国证监会法律法规的相关规定。

（三）限售期

1、乙方所认购的甲方本次发行的股份，在发行结束之日起三十六个月内不得转让，若后续相关法律、法规、证券监管部门规范性文件发生变更的，则锁定期相应调整。

2、乙方应按照相关法律法规和中国证监会、上海证券交易所的相关规定，按照甲方要求就本次发行中认购的股份出具相关锁定承诺，并办理相关股票锁定

事宜。

3、如中国证监会或上海证券交易所对于上述锁定期安排有不同意见，乙方同意按照中国证监会或上海证券交易所的意见对上述锁定期安排进行修订并予执行。对于本次认购的股份，解除锁定后的转让将按照届时有效的法律法规和上海证券交易所的规则办理。

（四）违约责任

1、一方未能遵守或履行本协议项下约定、义务或责任、陈述或保证，即构成违约，违约方应负责赔偿对方因此而受到的损失。

2、违约方应当根据守约方的要求继续履行义务、采取补救措施或向守约方支付赔偿金。上述赔偿金为守约方因违约方的违约行为而造成的直接损失。

3、任何一方由于不可抗力造成的不能履行或部分不能履行本协议的义务将不视为违约，但应在条件允许下采取一切必要的救济措施，减少因不可抗力造成的损失。遇有不可抗力的一方，应尽快将事件的情况以书面形式通知对方，并在事件发生后十五日内，向对方提交不能履行或部分不能履行本协议义务以及需要延期履行的理由的报告。如不可抗力事件持续三十日以上，一方有权以书面通知的形式终止本协议。

4、如甲方或乙方股东大会未能审议通过或证券交易所未能审核通过及中国证监会未能同意注册本次发行方案，则本协议自动解除，双方均无需向对方承担违约责任。

5、本协议生效前，为确保本次发行顺利通过中国证监会审核，甲方有权根据中国证监会对于本次发行事宜审核政策的调整情况调减或取消本次发行方案，甲方无需就此向乙方承担违约责任。

（五）协议的成立和生效

1、公司与北京汽车签署的协议由双方法定代表人或授权代表签字并加盖公章后，在下述条件均成就时生效：

- “（1）公司董事会通过决议，批准本次发行；
- （2）公司股东大会通过决议，批准本次发行；
- （3）乙方的董事会和股东大会通过乙方认购本次发行的股票；
- （4）乙方就认购甲方本次发行的股票构成乙方于《香港联合交易所有限公

司证券上市规则》下之关联交易而须遵守的相关监管要求取得香港联合交易所有限公司确认或同意；

(5) 有权的国有资产监督管理部门或其授权单位同意本次发行；

(6) 证券交易所审核通过及中国证监会同意注册本次发行。”

2、公司与渤海汽车签署的协议由双方法定代表人或授权代表签字并加盖公章后，在下述条件均成就时生效：

“ (1) 公司董事会通过决议，批准本次发行；

(2) 公司股东大会通过决议，批准本次发行；

(3) 乙方的董事会通过乙方认购本次发行的股票；

(4) 有权的国有资产监督管理部门或其授权单位同意本次发行；

(5) 证券交易所审核通过及中国证监会同意注册本次发行。”

3、如本次发行实施前，本次发行适用的法律、法规予以修订，提出其他强制性审批要求或豁免部分行政许可事项的，则以届时生效的法律、法规为准进行调整。

第三章 董事会关于本次募集资金使用的可行性分析

一、本次发行募集资金的使用计划

本次发行募集资金总额预计不超过 800,000.00 万元（含发行费用），扣除发行及相关费用后的募集资金净额拟投入以下项目：

单位：万元

序号	项目名称	项目总投资	拟投入募集资金	投资比例
1	面向场景化产品的滑板平台开发项目	200,000.00	170,352.86	85.18%
2	整车产品升级开发项目	268,264.00	251,391.14	93.71%
3	研发与核心能力建设项目	167,328.00	138,256.00	82.63%
4	补充流动资金	240,000.00	240,000.00	100.00%
	合计	875,592.00	800,000.00	91.37%

以上项目均已进行详细的可行性研究。

在本次向特定对象发行股票募集资金到位之前，公司将根据募集资金投资项目进度的实际情况以自筹资金先行投入，并在募集资金到位之后按照相关法规规定的程序予以置换。

本次向特定对象发行募集资金到位后，如实际募集资金净额（扣除发行费用后）少于上述项目拟以募集资金投入金额，公司董事会及其授权人士将根据实际募集资金净额，在符合相关法律法规的前提下，在上述募集资金投资项目范围内，可根据募集资金投资项目进度以及资金需求等实际情况，调整并最终决定募集资金的具体投资项目、优先顺序及各项目的具体投资额，募集资金不足部分由公司以自有资金或通过其他融资方式解决。

二、本次募集资金投资项目的的基本情况

（一）面向场景化产品的滑板平台开发项目

1、项目概况

本项目投资总额 200,000.00 万元，研发适用于各车型下车身的底盘平台技术，并在针对不同场景需求的设计中统筹考虑与上车体性能、结构等的配接。

为了更能适应技术发展节奏和降低平台产品开发难度，轻重分离将是下一代平台产品开发的趋势。“重”指的是下车体开发，包括下车体、悬架、转向、制

动、电池包、电驱动、热管理等部分，下车体部分新技术变量小、迭代慢、开发难度大、开发投入高，以往在各车型上分别开发，本项目拟进行一次性统一开发，可节省投入、提升质量，并有利于归集订单，建立战略供应商。“轻”指的是上车体开发，主要是造型、车身和内外饰等下车体以外的部分，也是消费者容易感受到其变化的部分，具有快速迭代、个性化要求高的特点，适合在各车型上分散开发。

2、项目实施主体

本项目实施主体为公司全资子公司北汽新能源。

3、项目建设的必要性

(1) 丰富产品种类，面向场景化进行车型开发是提升公司产品竞争力的必要条件

随着电动化和智能化技术的快速发展以及消费理念的变化，汽车产品由同质化工具转变为个性化解方案，正在成为新趋势，需要车企具备满足多样化需求的产品开发能力。因此，公司分别开发上下车体，将复杂系统尽量集成到底盘平台，使上车体可自由设计，实现产品组合多元化，跳出同质化竞争，带来产品溢价。

(2) 有助于大幅降低研发费用和开发周期

轻重分离的模块化开发，具有高度灵活的拓展性及兼容性，能涵盖 A、B、C 级宽/窄车、高/低车、SUV、MPV、OneBox 等车型，将复杂系统（底盘、三电、热管理）集成到下车体，一次性开发投入，大幅降低车型开发的研发费用和开发周期。

未来将在一定程度上实现以上车体“搭积木”的方式开发产品，通过多元模块的定制和选装，把握汽车消费个性化的发展趋势，在同样的投入规模和周期内开发更多产品。

4、项目建设的可行性

(1) 公司拥有深厚的新能源汽车研发技术基础

公司核心子公司北汽新能源成立十余年以来，累计为社会提供了超过五十万辆新能源汽车，成为目前中国新能源市场上产品谱系最长的新能源车企之一，全面覆盖 A00 级到 B/C 级市场，产品种类包括轿车和 SUV 等，实现了经济型、

智能型和高端智能型产品的全覆盖。公司以技术为核心，专注耕耘纯电动汽车领域，拥有全面完整的新能源汽车相关技术，包括三电系统技术、轻量化技术、整车集成技术、整车性能开发技术以及智能网联技术等核心技术，是国内少数掌握纯电动汽车三电系统核心技术及整车集成匹配技术的新能源汽车企业，多项核心技术在中国纯电动汽车行业处于领先水平，拥有深厚的新能源汽车研发技术基础。

（2）公司具有成功的平台开发经验及能力

公司成功开发了 BE21 纯电动汽车平台，该平台定位为高端产品平台（ARCFOX 品牌系列产品），可以用于 A、B 级，前驱以及四驱纯电动车型开发，实现整车开发平台开发能力的技术提升。

（3）项目具备良好的建设条件

该项目可利用公司现有设施及现有研发能力，通过增加模具夹具及研究开发投入，进行新平台的开发和试制。项目生产条件良好、研发体系完善，具备良好的建设条件。

5、项目投资概算

（1）具体投资数额安排明细

本项目具体投资数额安排明细如下：

单位：万元

序号	投资明细名称	投资金额	拟使用募集资金投入	投资比例	是否属于资本性支出
1	对标和工程开发	142,142.00	125,269.25	73.54%	是
2	验证开发	24,756.00	21,817.38	12.81%	是
3	其他费用	33,102.00	23,266.23	13.66%	是
合计		200,000.00	170,352.86	100.00%	-

上述投资明细，均发生在项目立项后的开发阶段，均为资本化阶段的支出，满足公司会计政策中关于开发支出资本化的条件。

（2）投资数额的测算依据和测算过程

投资内容主要为项目开发所发生的直接支出，包含项目开发过程中的对标和工程开发费用、验证开发费用和支付的其他直接费用，不包含水电费、折旧摊销等间接费用。

对标和工程开发费用根据项目研发方向及具体开发内容，并结合市场调研及

过往产品开发项目经验, 综合评估确定; 研发过程需要的小批量试制及验证费用, 由公司与供应商询价确定。

①对标和工程开发

序号	投资内容名称		
1	对标和工程开发	对标	竞品车
2			竞品试验
3		设计开发费	结构设计
4			性能设计
5			标定匹配
6		底盘开发	车架开发
7			悬架开发
8			制动开发
9			转向开发
10		三电开发	电池开发
11			驱动开发
12			充配电开发
13		热管理开发	空调开发
14			冷却开发
15			控制开发
16		电子架构开发	电子电器架构开发
17			控制器开发

对标和工程开发总投资金额为 142,142.00 万元。

②验证开发

序号	投资内容名称		
1	样车试制费		样车
2			辅料及试制
3	平台试验费		底盘调教、标定、可靠性验证 (场地、设备、委外等)
4			三电调教、标定、可靠性验证 (场地、设备、委外等)
5			热管理调教、标定、可靠性验证(场地、设备、委外等)
6			增程各系统调教、标定、可靠性验证(场地、设备、委外等)

验证开发总投资金额为 24,756.00 万元。

③其他费用

序号	投资内容名称	
1	其他费用	人工费用
2		运营费
3		差旅费

其他费用投资金额为 33,102.00 万元。

6、项目实施地点

本项目主要在北汽新能源所在地（北京市经济技术开发区东环中路 5 号）实施。

7、项目实施进度安排

(1) 目前开发进度

截至 2023 年 1 月 31 日，本募投项目已完成募投项目可行性研究阶段。

(2) 预计进度安排

本项目计划建设期为 27 个月，总体安排如下：

工作阶段/月份	3	6	9	12	15	18	21	24	27
项目立项及可行性研究报告编制完成									
产品开发项目可行性分析									
产品工程开发									
产品设计验证									

(3) 资金的预计使用进度

本项目资金的预计使用进度如下：

单位：万元

项目名称	T+1 年	T+2 年	T+3 年	合计
面向场景化产品的滑板平台开发项目	49,525.00	97,815.00	52,660.00	200,000.00

注：上表为预算投资金额，因付款周期导致与实际付款金额存在一定差异。

8、项目经济效益评价

本项目为研发项目，不涉及生产能力建设，不直接产生经济效益。

9、项目涉及报批事项

本项目为研发项目，不涉及新增产能与基础设施建设，不涉及固定资产投资，无需办理项目备案手续。本项目未列入历次《建设项目环境影响评价分类管理名录》，不属于《中华人民共和国环境影响评价法》和《建设项目环境影响评价分类管理名录》规定的应当编制环境影响报告书、报告表的可能对环境造成不良影

响的项目，无需取得环境保护行政主管部门批复文件。本项目未新增项目用地，不涉及用地审批。

（二）整车产品升级开发项目

1、项目概况

本项目投资总额 268,264.00 万元，为 ARCFOX 品牌纯电动车型整车产品升级开发，具体内容包括全新平台运动化轿车（N51AB）、北汽新能源与华为战略合作旗舰产品-B 级纯电智能化 SUV（N62HBT）和精品 A 级跨界车型（场景化产品）3 款车型全新开发，以及极致性能、豪华舒适 C 级纯电动智能化轿车（N61HBT）升级改款。

2、项目实施主体

本项目实施主体为公司全资子公司北汽新能源。

3、项目建设的必要性

（1）顺应行业发展潮流，基于场景需求推出新车型

随着人口结构、消费特征演变和汽车的普及进程，中国的汽车消费已经从“解决有无”过渡到“解决好坏”阶段，消费者需要与生活场景相结合，可以解决差异化问题的产品，而不是简单从“A 点到 B 点”的交通工具，汽车产品由同质化工具转变为个性化解决方案正在成为新趋势。本项目的 4 款产品，一方面，车型设计是基于更加细分人群的场景需求，避开技术上的同质化竞争，一款车至少要解决一个典型人群的一类用户问题；另一方面，4 款产品属于平台化、通用化产品，在满足消费者需求的前提下，将平台、动力总成、关键零部件最大化统一，生产基地和供应链大量集中，有利于形成采购规模、制造规模，也有利于提高开发质量，控制成本。

（2）全面提升产品竞争力，在激烈的市场竞争中提高市场份额

近年来，随着国内新势力造车的不断发展、国外新能源车企以及传统车企的加入，新能源汽车市场竞争愈加激烈，公司必须依靠新产品提升产品竞争力，提高市场份额，巩固现有市场地位。

4、项目建设的可行性

（1）新能源汽车市场发展前景广阔

2020 年 11 月 2 日，国务院办公厅正式发布《新能源汽车产业发展规划

（2021-2035 年）》，到 2025 年新能源汽车新车销售量达到汽车新车销售总量的 20%左右。

根据中国汽车工业协会数据，2021 年全年新能源汽车销量达到 352.10 万辆，渗透率为 14.80%，与《产业发展规划》确定的目标 20%左右尚存在一定差距，新能源汽车发展仍处于重要的战略机遇期；2022 年我国新能源汽车预计将达到 500 万辆，同比增长 42%，市场占有率有望超过 18%。随着新能源汽车市场的快速发展，优质车型的不断推出，2025 年的新能源汽车销量目标有望提前实现，市场普遍预计新能源汽车的销量将继续保持快速增长。

（2）公司具备项目实施的人才储备和资源积累

在人才储备方面，整车产品升级开发团队现有核心研发人员近 400 人，项目团队开发了极狐品牌：阿尔法 T、阿尔法 S、阿尔法 S 全新 HI 版等，BEIJING 品牌：EX3、EU5 等车型，团队量产车型开发项目经验丰富。

（3）公司具有研发平台优势及深厚的新能源研发技术基础

智能化技术储备：①云平台方面，目前公司已有满足新能源政策需求的数据管理平台，正在建设可自主掌控的远程专属服务、大数据管理和 OTA 管理的车联网云平台，并自主研发智能远程控制终端总成。②智能驾驶方面，目前公司已有驾驶辅助整车集成及验证基础，正在合作开发 L3（城市 NOA）技术，并自主开发 L2.9（高速 NOA）技术，并对 L4 自动驾驶决策控制算法进行预研。③电子架构方面，目前公司已有域控制的纯电动架构，以及域控制的油电混合架构，正在开发全公司通用的面向服务的集中式电子架构，架构的需求设计、服务设计、测试验证等内容均为自主开发。

电动化技术储备：秉承保优补短的原则，结合行业发展趋势，纯电动领域重点布局超级电驱平台、第四代电池标准包、电池安全、节能和低温续航、充电技术。其中，①在电驱动技术领域，已完成高压化技术升级，并配合 SIC 功率芯片技术、扁线绕组技术、油水复合冷却技术的搭载上车，电驱动系统性能已达行业领先水平。②在电池技术领域，已掌握无模组成组技术、主动热安全预警技术、高压快充技术以及平台化电池技术，实现电池“不见火”的高安全技术水平，并基本解决用户的里程和充电焦虑。

（4）公司具有先进智能制造工厂，打造高端制造体系

北汽蓝谷镇江智能制造生产基地是由北汽新能源、麦格纳与镇江市共同打造、高水平共享的智能工厂，具备先进的智能制造技术，满足高端车型的品质要求。

5、项目投资概算

(1) 具体投资数额安排明细

本项目具体投资数额安排明细如下：

单位：万元

序号	投资明细名称	投资金额	拟使用募集资金投入	投资比例	是否属于资本性支出
1	造型设计	24,860.00	17,231.73	6.85%	是
2	对标和工程开发	62,673.00	56,295.79	22.39%	是
3	整车和零部件试验验证	49,044.00	48,806.14	19.41%	是
4	零部件模、夹、检、工装费	67,777.00	67,742.70	26.95%	是
5	冲压、车身、涂装、总装工艺	26,970.00	26,970.00	10.73%	是
6	工程样车	26,561.00	24,995.45	9.94%	是
7	其他费用	6,842.00	5,888.61	2.34%	是
8	差旅费	3,537.00	3,460.72	1.38%	是
合计		268,264.00	251,391.14	100.00%	-

上述投资明细，均发生在车型开发项目立项后的开发阶段，均为资本化阶段的支出，满足公司会计政策中关于开发支出资本化的条件。

(2) 投资数额的测算依据和测算过程

本项目投资数额根据项目研发方向及具体开发内容，并结合市场调研及过往产品开发项目经验，综合评估确定。

投资内容主要为车型开发所发生的直接支出，包含项目开发过程中的造型设计费用、对标和工程开发费用等，不包含水电费、折旧摊销等间接费用。

① 造型设计、对标和工程开发

序号	投资内容名称	
1	造型设计、对标和工程开发	效果图
2		造型数据
3		模型
4		对标费用

序号	投资内容名称	
5		整车
6		总布置
7		底盘
8		电池
9		车身结构
10		内外饰
11		尺寸工程
12		整车性能
13		电子电器
14		车联网
15		控制系统
16		策略开发
17		其他费用

造型设计、对标和工程开发总投资金额为 87,533.00 万元。

② 整车和零部件试验验证

序号	投资内容名称	
1	整车和零部件试验验证	整车试验
2		整车试验劳务
3		整车试验备件
4		整车试验辅助
5		零部件试验
6		零部件工装夹具及辅料
7		零部件试验样件
8		零部件其他费用

整车和零部件试验验证总投资金额为 49,044.00 万元。

③ 零部件模、夹、检、工装费

序号	投资内容名称	
1	零部件模、夹、检、工装费	车身
2		内外饰
3		底盘
4		电子电器
5		其他费用

零部件模、夹、检、工装费总投资金额为 67,777.00 万元。

④冲压、车身、涂装、总装工艺

序号	投资内容名称	
1	冲压、车身、涂装、总装工艺	同步工程开发
2		冲压工艺
3		车身工艺
4		涂装工艺
5		总装工艺
6		物流开发

冲压、车身、涂装、总装工艺总投资金额为 26,970.00 万元。

⑤工程样车

序号	投资内容名称	
1	工程样车	FP 样车（功能样车）
2		EP 样车（设计阶段的工程样车）
3		PPV 样车（产品及工艺验证用样车）
4		工程样车试制的工装夹具
5		其他费用

工程样车总投资金额为 26,561.00 万元。

⑥其他费用和差旅费

序号	投资内容名称	
1	其他费用和差旅费	质量控制-质保试验等
2		信息化-平台开发等
3		法规认证-公告费用、准入费用等
4		生产导入-工艺验证
5		产品规划-产品研究
6		差旅费

其他费用和差旅费总投资金额为 10,379.00 万元。

6、项目实施地点

本项目在北汽新能源所在地（北京市经济技术开发区东环中路 5 号）实施研发设计工作，如概念与造型设计、制作油泥模型、三电设计等；在镇江生产基地（江苏省镇江市丹徒区北汽大道 1 号）实施工艺过程设计和开发，以及设备调试验证等工作。

7、项目实施进度安排

(1) 目前开发进度

截至 2023 年 1 月 31 日，N51AB 项目已进入 G4 阀点，场景化产品、N62HBT 项目和 N61HBT 全新改款项目已完成募投项目可行性研究。

(2) 预计进度安排

1) N51AB 项目

N51AB 项目计划建设期为 24 个月，总体安排如下：

阀点/月份	3	6	9	12	15	18	21	24
G8 项目启动								
G7 方案批准	■	■	■					
G6 项目批准		■	■	■	■			
G5 工程发布				■	■			
G4 产品和工艺验证				■	■	■	■	■
G3 预试生产						■	■	■
G2 试生产							■	■
G1 正式投产								■

2) N62HBT 项目

N62HBT 项目计划建设期为 25 个月，总体安排如下：

阀点/月份	3	6	9	12	15	18	21	24	27
G8 项目启动									
G7 方案批准	■	■	■	■					
G6 项目批准		■	■	■					
G5 工程发布			■	■	■				
G4 产品和工艺验证				■	■	■	■	■	
G3 预试生产						■	■		
G2 试生产							■	■	
G1 正式投产								■	■

3) 场景化产品项目

场景化产品项目计划建设期为 22 个月，总体安排如下：

阀点/月份	3	6	9	12	15	18	21	24
G8 项目启动								
G6 项目批准	■	■	■	■	■			
G5 工程发布			■	■	■			
G4 产品和工艺验证				■	■	■	■	■
G3 预试生产						■	■	
G2 试生产							■	■
G1 正式投产								■

4) N61HBT 全新改款项目

N61HBT 全新改款项目计划建设期为 22 个月，总体安排如下：

阀点/月份	3			6			9			12			15			18			21			24		
G8 项目启动																								
G6 项目批准																								
G4 产品和工艺验证																								
G1 正式投产																								

(3) 资金的预计使用进度

本项目资金的预计使用进度如下：

单位：万元

项目名称	T+1 年	T+2 年	T+3 年	T+4 年	合计
整车产品升级开发项目	1,191.00	20,563.00	129,153.00	117,358.00	268,264.00

注：上表为预算投资金额，因付款周期导致与实际付款金额存在一定差异。

8、项目经济效益评价

整车产品升级开发项目将有利于公司提升产品竞争力，更好把握追求个性化的汽车消费新趋势，但本项目不涉及生产能力建设，不直接产生经济效益。

9、项目涉及报批事项

本项目为研发项目，不涉及新增产能与基础设施建设，不涉及固定资产投资，无需办理项目备案手续。本项目未列入历次《建设项目环境影响评价分类管理名录》，不属于《中华人民共和国环境影响评价法》和《建设项目环境影响评价分类管理名录》规定的应当编制环境影响报告书、报告表的可能对环境造成不良影响的项目，无需取得环境保护行政主管部门批复文件。本项目未新增项目用地，不涉及用地审批。

(三) 研发与核心能力建设项目

1、项目概况

本项目投资总额 167,328.00 万元，具体内容包括三电技术能力提升项目、智能网联技术能力提升项目和 ARCFOX 品牌直销 SPACE 营销渠道网络建设项目。

三电技术能力提升项目投资总额为 44,180.00 万元，包括电驱动力总成升级开发项目、整车电控智能化跨级体验提升项目、平台化动力电池系统开发项目。

智能网联技术能力提升项目投资总额为 93,078.00 万元，包括面向量产的自动驾驶核心技术能力开发、智能座舱自主软件及交互体验平台、面向服务的车控域产品与软件开发。

ARCFOX 品牌直销 SPACE 营销渠道网络建设项目投资总额为 30,070.00 万元，本项目为布局和发展北汽新能源高端品牌 ARCFOX，在前期投资规划的基础上，进行 ARCFOX 品牌直销 SPACE 营销渠道网络建设。本项目的直销网络建设三年计划：2022 年在 8 个核心城市新增建设 15 家 SPACE，累计运营店面达到 30 家；2023 年扩展到 10 个城市，新增 10 家 SPACE，累计运营店面达到 40 家；2024 年聚焦 10 个核心城市核心商圈覆盖，实现累计运营店面达到 50 家。通过直营聚焦核心市场和 4S 店模式分布式布局，实现销售力和品牌力的双提升、规模化和精准化的双关注；并通过直营树立标准，创新模式带动整体渠道网络体系的跨越式发展，最终推动整体品牌的提升。

2、项目实施主体

本项目实施主体为公司全资子公司北汽新能源。

3、项目建设的必要性

（1）三电技术能力提升项目

三电技术是新能源汽车用户的主要关注点，也是凸显新能源汽车优势特征的核心技术点。在对私市场占主导的新形势下，电动汽车企业也面临部分新技术需加速产业化、关键零部件供应保障体系有待完善、自有产能亟待布局等挑战。国内的头部电动汽车企业如特斯拉、比亚迪、吉利等都纷纷布局了三电关键零部件的自研自产，可以缓解资源供应紧张带给企业经营的不稳定性，加速三电相关新技术的快速更新，还可以提升整车的技术竞争力。

（2）智能网联技术能力提升项目

智能汽车发展分为两个阶段：第一阶段的发展目标是智能硬件普及，主要表现为车载端智能硬件渗透率逐步提升，路侧端智慧交通及智能驾驶示范区的智能基建逐步推进；第二阶段的发展目标是软件服务创新，汽车成为流量入口，软件升级成为新常态，软件和服务开始收费。传统的制造业盈利模式向新的盈利模式转变，即通过对汽车整个生命周期提供产品或者服务实现盈利，包括新车销售、软件服务以及各种配套服务等，而智能化是新盈利模式落地的前提。为实现上述目标，各大车企加大投入力度，一方面加强核心技术自主开发能力，另一方面布局智能网联产业链关键节点。为顺应行业发展趋势，公司将重点提升 SOA 架构、自动驾驶、智能座舱、数字化云平台等方面的软件开发能

力，并针对各技术方向打通关键零部件资源，且对高价值资源进行布局掌控。

（3）ARCFOX 品牌直销 SPACE 营销渠道网络建设项目

①顺应行业发展趋势，采用新型营销模式

随着体验经济的兴起及发展，越来越多的企业开始重视通过直接与客户沟通，来改善用户体验，提升用户粘性和市场表现。体验式销售区别于传统汽车销售方式，能够给用户带来更好的购买体验，新势力汽车企业更多采用了直营店模式，通过与用户直接面对面，建立区别于传统汽车企业的竞争优势。

目前，特斯拉、蔚来、理想、比亚迪等主流新能源车企均采用直营模式，小鹏汽车采取了经销商、代理商、直营的混营模式。结合不同的市场特征采取不同的营销模式，ARCFOX 品牌采取的直营和经销商混营模式就是充分结合中国市场现状和核心市场激烈的竞争态势而做出的。

②打造人本科技，提升用户体验

直营体验店模式成为新能源电动车品牌取得竞争优势的重要因素。在电动汽车与传统燃油车的竞争中，以特斯拉、蔚来为代表的电动车企业通过建立直营体验店，与用户直接沟通，为用户提供超越预期的服务体验，建立了自身独特的竞争优势，取得了市场突破。ARCFOX 作为新创电动车品牌，需要在渠道模式上创新，建立属于自身的竞争优势。

4、项目建设的可行性

（1）三电技术能力提升项目

过去十年，公司坚持电动化战略，斥资打造了全国领先的电动汽车试验验证中心，通过自主创新从无到有构建了有竞争力的三电研发体系，在无成熟经验借鉴下自主研发迭代了三代电池、电驱、电控产品，积累取得授权专利 1,500 多个，在规模效应下培育了代工和外购两种模式为主的供应链，助力整车销售累计超 50 万辆，形成了北汽特色的电动化方案，完成了从“油改电”到“纯电”的技术平台转型，具备进一步提升三电系统技术竞争力的升级基础。

（2）智能网联技术能力提升项目

①智能网联技术基础良好

智能网联主要包括六大核心技术领域，目前公司已具备良好技术基础。其中，
1) 电子电气架构：完成电子电气架构平台搭建，实现车型全覆盖。2) 智能驾驶：

具备智能驾驶系统功能需求和场景定义能力，以及 L2+以下匹配标定和测试验证能力。3) 智能座舱：掌握功能场景自主定义能力，具备屏幕 UE 交互设计、体验类音效设计能力。4) 智能车控：实现软件逻辑在硬件执行器的快速落地，预研中央网关软件开发集成，建立平台化测试用例及设备。5) 数字化云平台：构建了标准化的车辆数据接入服务，具备自主开发整车 OTA 升级能力，初步建立正向信息安全设计开发的流程和能力。6) 软件开发：具备搭建支撑未来 SDV 开发模式的持续集成开发体系能力，具备满足 ASPICE 标准的研发流程体系及软件产品测试能力。

②5G 智能网联系统整合能力较强

北汽新能源与华为联合共建“1873 戴维森创新实验室”，是双方“面向下一代世界级智能网联电动汽车技术”的布局，整合优势资源探索前瞻产品技术与商业模式创新。公司具有较强的 5G 智能网联系统整合能力，具体如下：

在产品技术创新方面，聚焦新一代智能网联核心技术，突破 5G&V2X 网联、下一代智能汽车电子电气架构与域控制、全冗余架构、自动驾驶系统集成、云计算、多模态交互、数字生态服务、新一代动力总成等，采用自主芯片、AI 计算等，建立支持 L3-L4 级智能驾驶的世界级智能网联电动汽车技术平台。

在商业模式创新方面，以用户为中心，融合“汽车+互联网”的数字商业模式，在品牌、渠道、销售、服务等方面深度跨界合作。基于华为自主开发的首个中国操作系统鸿蒙 OS 开发车端生态与云服务，将“人-车-家”全面链通，构建数字用户体验模型，打破用户触点边界，实现线上渠道导流、线下渠道共享等，全面提升极狐品牌美誉度。

在产业前瞻布局方面，协同智能交通、车路协同 V2X、高精度地图采集与运营、数字化的充电与能源服务等智能网联领域的产业链伙伴，实施合作布局。

(3) ARCFOX 品牌直销 SPACE 营销渠道网络建设项目

新势力新能源车企在创立初期，普遍采用了直营店模式，实现了市场突破。ARCFOX 作为新创电动汽车品牌，同样具有模式创新的天然优势。依托北汽新能源 ARCFOX 品牌，拥有丰富的资源支持直营店的建设。同时，公司具有一支既精通传统渠道模式，又熟悉商业新模式的团队，为实施直营店建设和管理提供

了人才保障。

5、项目投资概算

(1) 三电技术能力提升项目

1) 具体投资数额安排明细

本项目具体投资数额安排明细如下：

单位：万元

序号	投资明细名称	投资金额	拟使用募集资金投入	投资比例	是否属于资本性支出
1	设计开发费	13,170.00	13,170.00	31.62%	是
2	试验费	11,605.10	11,605.10	27.86%	是
3	材料费	16,875.90	16,875.90	40.52%	是
4	差旅费、运营费	2,529.00	0.00	0.00%	-
合计		44,180.00	41,651.00	100.00%	-

上述投资明细，均发生在项目立项后的开发阶段，均为资本化阶段的支出，满足公司会计政策中关于开发支出资本化的条件。

2) 投资数额的测算依据和测算过程

本项目投资数额根据项目研发方向及具体开发内容，并结合市场调研及过往产品开发项目经验，综合评估确定。

投资内容主要为项目开发所发生的直接支出，包含项目开发过程中的设计开发费、试验费、材料费及差旅费、运营费，不包含水电费、折旧摊销等间接费用。

①设计开发费

单位：万元

序号	投资内容名称	投资金额
1	开发费	10,068.00
2	设计开发费	模具费
3		软件开发费
		1,025.00

设计开发费总投资金额为 13,170.00 万元。

②试验费

单位：万元

序号	投资内容名称	投资金额
1	试验费	对标分析费
2		零部件试验费
		565.00
		5,719.10

序号	投资内容名称	投资金额
3	整车试验费	3,971.00
4	产品公告认证	650.00
5	备用试验费	700.00

试验费总投资金额为 11,605.10 万元。

③材料费

单位：万元

序号	投资内容名称	投资金额
1	对标样件费	610.00
2	零部件样件费	8,459.90
3	试制样车费	1,971.00
4	设备费	5,835.00

材料费总投资金额为 16,875.90 万元。

④差旅费、运营费

单位：万元

序号	投资内容名称	投资金额
1	临牌保险费	140.00
2	运输费	661.00
3	会议费	32.00
4	咨询费	315.00
5	差旅费	1,381.00

差旅费、运营费总投资金额为 2,529.00 万元。

(2) 智能网联技术能力提升项目

1) 具体投资数额安排明细

本项目具体投资数额安排明细如下：

单位：万元

序号	投资明细名称	投资金额	拟使用募集资金投入	投资比例	是否属于资本性支出
1	委外设计开发费	49,490.00	49,490.00	53.75%	是
2	自主设计开发费	35,135.00	35,135.00	38.16%	是
3	试验费	7,060.00	7,060.00	7.67%	是
4	材料费	390.00	390.00	0.42%	是
5	差旅费、运营费	1,003.00	0.00	0.00%	-

序号	投资明细名称	投资金额	拟使用募集资金投入	投资比例	是否属于资本性支出
	合计	93,078.00	92,075.00	100.00%	-

上述投资明细，均发生在项目立项后的开发阶段，均为资本化阶段的支出，满足公司会计政策中关于开发支出资本化的条件。

2) 投资数额的测算依据和测算过程

本项目投资数额根据项目研发方向及具体开发内容，并结合市场调研及过往产品开发项目经验，综合评估确定。

投资内容主要为项目开发所发生的直接支出，包含项目开发过程中的设计开发费、试验费、材料费及差旅费、运营费，不包含水电费、折旧摊销等间接费用。

①委外设计开发费

单位：万元

序号	投资明细名称		投资金额
1	委外设计开发费	面向量产的自动驾驶核心技术能力开发项目	23,499.00
2		智能座舱自主软件及交互体验平台项目	8,452.00
3		面向服务的车控域产品与软件开发项目	17,539.00

委外设计开发费总投资金额为 49,490.00 万元。

②自主设计开发费

单位：万元

序号	投资内容名称		投资金额
1	自主设计开发费	面向量产的自动驾驶核心技术能力开发项目	11,063.00
2		智能座舱自主软件及交互体验平台项目	9,848.00
3		面向服务的车控域产品与软件开发项目	14,224.00

自主设计开发费总投资金额为 35,135.00 万元。

③试验费

单位：万元

序号	投资内容名称		投资金额
1	试验费	面向量产的自动驾驶核心技术能力开发项目	2,679.00
2		智能座舱自主软件及交互体验平台项目	707.00
3		面向服务的车控域产品与软件开发项目	3,674.00

试验费总投资金额为 7,060.00 万元。

④材料费

单位：万元

序号	投资内容名称		投资金额
1	材料费	域控制器传感器	245.00
2		数采主机、毫米波雷达及智能摄像头真值系统	100.00
3		运维语音产品样件费用	10.00
4		车控域产品样件费用	35.00

材料费总投资金额为 390.00 万元。

⑤差旅费、运营费

单位：万元

序号	投资内容名称		投资金额
1	差旅费、运营费	差旅费	990.00
2		运输费	3.00
3		会议费	10.00

差旅费、运营费总投资金额为 1,003.00 万元。

(3) ARCFOX 品牌直销 SPACE 营销渠道网络建设项目

1) 具体投资数额安排明细

本项目具体投资数额安排明细如下：

单位：万元

序号	投资明细名称	投资金额	拟使用募集资金投入	投资比例	是否属于资本性支出
1	基础装修	2,575.00	2,575.00	56.84%	是
2	家具工程	535.00	535.00	11.81%	是
3	充电桩及智能设备	35.00	35.00	0.77%	是
4	展厅数字化设备	1,385.00	1,385.00	30.57%	是
5	租金	25,540.00	0.00	0.00%	-
合计		30,070.00	4,530.00	100.00%	-

上述投资明细，除租金外的其他投资内容，均发生在项目立项后的开发阶段，均为资本化阶段的支出，满足公司会计政策中关于开发支出资本化的条件。

2) 投资数额的测算依据和测算过程

本项目投资数额根据项目投入方向及具体投入内容，并结合市场报价及过往营销项目经验，综合评估确定。

投资内容主要为项目投入所发生的直接支出，包含项目开发过程中基础装修

费用、家具工程费用、充电桩及智能装备、展厅数字化设备及租金，不包含水电费、折旧摊销等间接费用。

单位：万元、家

序号	投资内容名称	直营店-北上广深杭				直营店-成渝佛莞				投资金额
		大 space		小 space		大 space		小 space		
		单价	数量	单价	数量	单价	数量	单价	数量	
1	基础装修	100.00	15	45.00	8	70.00	7	45.00	5	2,575.00
2	家具工程	19.00	15	9.00	8	19.00	7	9.00	5	535.00
3	充电桩、智能设备	1.00	15	1.00	8	1.00	7	1.00	5	35.00
4	展厅数字化设备	60.00	15	5.00	8	60.00	7	5.00	5	1,385.00
5	租金	500.00	15	400.00	8	400.00	7	300.00	5	-
合计		680.00	15	460.00	8	550.00	7	360.00	5	4,530.00

注：基础装修费用、家具工程费用、充电桩及智能装备、展厅数字化设备及租金价格来源于市场报价，其中租金计算中，已营业店面按 12 个月计算租金，新开业店面按 6 个月计算租金，已营业店面按照 2 年租金上涨 5% 计算。

6、项目实施地点

三电技术能力提升项目和智能网联技术能力提升项目为研发项目，主要在北京新能源汽车所在地（北京市经济技术开发区东环中路 5 号）实施。

ARCFOX 品牌直销 SPACE 营销渠道网络建设项目为营销渠道建设项目，分阶段在北京、上海、广州、深圳、重庆、成都、杭州、佛山、东莞、天津等城市建设 ARCFOX 品牌直营店。

7、项目实施进度安排

（1）目前开发进度

截至 2023 年 1 月 31 日，三电技术能力提升项目已完成募投项目可行性研究，智能网联技术能力提升项目已进入 RG4 阀点，ARCFOX 品牌直销 SPACE 营销渠道网络建设项目已建设门店 11 家。

（2）预计进度安排

1) 三电技术能力提升项目

本项目计划建设期为 45 个月，总体安排如下：

工作阶段/月份	6	12	18	24	30	36	42	48
能力建设期								
批量应用期								

2) 智能网联技术能力提升项目

面向量产的自动驾驶核心技术能力开发项目计划开发期为 39 个月，总体安排如下：

阀点/月份	3	6	9	12	15	18	21	24	27	30	33	36	39
RG5 正式立项													
RG4 方案批准	■	■	■										
RG3 设计完成			■	■	■	■	■	■	■	■			
RG2 验证完成							■	■	■	■	■		
RG1 项目结题											■	■	■
RG0 后评价													■

智能座舱自主软件及交互体验平台项目计划开发期为 31 个月，总体安排如下：

阀点/月份	3	6	9	12	15	18	21	24	27	30	33
RG5 正式立项											
RG4 方案批准	■	■	■	■							
RG3 设计完成			■	■	■	■	■	■			
RG2 验证完成							■	■	■		
RG1 项目结题									■	■	
RG0 后评价										■	■

面向服务的车控域产品与软件开发项目计划建设期为 30 个月，总体安排如下：

阀点/月份	3	6	9	12	15	18	21	24	27	30
RG5 正式立项										
RG4 方案批准	■	■	■	■	■					
RG3 设计完成				■	■	■	■	■		
RG2 验证完成							■	■	■	
RG1 项目结题									■	■
RG0 后评价										■

3) ARCFOX 品牌直销 SPACE 营销渠道网络建设项目

本项目计划建设期为三年，总体安排如下：

阶段	年份	内容
第一阶段	T+1 年	在一类市场建设 9 家直营 space，在二类市场建设 6 家直营 space
第二阶段	T+2 年	在一类城市再建设 3 家大型直营 space，2 家小型 space 店，进一步扩大一类城市市场覆盖，同时在 4 个重点城市建设 3 家大型直营 space，2 家小型直营 space
第三阶段	T+3 年	在一类城市再建设 3 家大型直营 space，2 家小型 space 店，进一步扩大一类城市市场覆盖，同时在 4 个重点城市建设 3 家大型直营 space，2 家小型直营 space

(3) 资金的预计使用进度

本项目资金的预计使用进度如下：

1) 三电技术能力提升项目

单位：万元

项目名称	T+1 年	T+2 年	T+3 年	T+4 年	合计
三电技术能力提升项目	5,789.70	18,807.40	14,346.20	5,236.70	44,180.00

注：上表为预算投资金额，因付款周期导致与实际付款金额存在一定差异。

2) 智能网联技术能力提升项目

单位：万元

项目名称	T+1 年	T+2 年	T+3 年	T+4 年	合计
智能网联技术能力提升项目	10,319.00	29,631.00	32,611.00	20,517.00	93,078.00

注：上表为预算投资金额，因付款周期导致与实际付款金额存在一定差异。

3) ARCFOX 品牌直销 SPACE 营销渠道网络建设项目

单位：万元

项目名称	T+1 年	T+2 年	T+3 年	合计
ARCFOX 品牌直销 SPACE 营销渠道网络建设项目	5,470.00	10,080.00	14,520.00	30,070.00

注：上表为预算投资金额，因付款周期导致与实际付款金额存在一定差异。

8、项目经济效益评价

三电技术能力提升项目和智能网联技术能力提升项目为研发项目，ARCFOX 品牌直销 SPACE 营销渠道网络建设项目为营销渠道建设项目，将有利于公司提升综合竞争力，扩展销售渠道，但本项目不涉及生产能力建设，不直接产生经济效益。

9、项目涉及报批事项

三电技术能力提升项目和智能网联技术能力提升项目为研发项目，ARCFOX 品牌直销 SPACE 营销渠道网络建设项目为营销渠道建设项目，不涉及新增产能与基础设施建设，不涉及固定资产投资，无需办理项目备案手续。三电技术能力提升项目、智能网联技术能力提升项目和 ARCFOX 品牌直销 SPACE 营销渠道网络建设项目为营销渠道建设项目未列入历次《建设项目环境影响评价分类管理名录》，不属于《中华人民共和国环境影响评价法》和《建设项目环境影响评价分类管理名录》规定的应当编制环境影响报告书、报告表的可能对环境造成不良

影响的项目，无需取得环境保护行政主管部门批复文件。本项目未新增项目用地，不涉及用地审批。

（四）补充流动资金

1、补充流动资金规模

本次发行，公司拟使用不超过 240,000.00 万元募集资金用于补充流动资金，以优化公司资本结构，降低财务费用，并提高公司的盈利水平。

2、项目实施的必要性和合理性

（1）降低资产负债率，控制财务风险

公司的债务压力会给公司日常资金周转带来了一定的负担。而本项目的顺利实施将有利于降低公司的资产负债水平，在一定程度上缓解公司的资金压力，降低财务风险。

（2）满足公司业务发展需要，保障公司持续稳定经营

面对新能源汽车市场重大发展机遇，公司将持续进行研发投入，不断提高技术实力、完善营销网络布局，并持续通过推出新车型和现有车型升级改款，丰富产品布局，提升公司的综合竞争能力。随着公司主营业务的恢复，公司生产经营所需的原材料采购成本、人力成本等支出仍然维持较高水平，公司未来发展所需的营运资金需求仍将相应增加，使用本次募集资金部分补充流动资金有利于补充公司未来业务发展的流动资金需求。

（3）基于现有货币资金情况，尚需补充流动资金

截至 2022 年 6 月 30 日，公司未来 4 个月已有使用计划的货币资金明细如下：

单位：万元

债务类型	到期日				到期合计
	7 月份	8 月份	9 月份	10 月份	
银行借款	-	-	20,000.00	20,000.00	40,000.00
中期票据	100,000.00	250,000.00	-	-	350,000.00
公司债	150,000.00	-	-	-	150,000.00
合计	250,000.00	250,000.00	20,000.00	20,000.00	540,000.00

截至 2022 年 6 月 30 日，公司货币资金余额为 945,413.20 万元。扣除使用受限部分，用于偿还银行借款、中期票据、公司债的已有使用计划的部分及前次募集资金专用款项后，公司剩余可支配的货币资金为 122,159.50 万元，具体测算如下：

单位：万元

项目	金额
货币资金	945,413.20
减：使用受限的货币资金	113,053.90
已有使用计划的货币资金	540,000.00
前次募集资金专用款项	170,199.80
剩余可支配货币资金	122,159.50

2022年6月末受限资金、已有使用计划的货币资金及前次募集资金专用款项合计占比为87.08%；剩余账面可支配的货币资金余额为122,159.50万元，上述可支配资金不能满足未来向供应商支付采购货款、支付人员工资、缴纳税费、费用支付、支付借款利息等日常经营所需。且本次募集资金投资项目中除补充流动资金之外的募集资金投资项目总额为635,592.00万元，拟用募集资金投入560,000.00万元，剩余的资金缺口75,592.00万元也需要使用上述可支配资金投入。

因此，综合考虑公司的采购付款周期、未来资金支出需求和对客户的信用期限及保证公司财务稳健和安全经营，公司通常保留一定规模的日常经营所需的资金，公司尚需要通过本次发行补充流动资金。

(4) 补充流动资金比例符合有关规定

公司本次发行拟募集资金800,000.00万元，其中用于补充流动资金的金额为240,000.00万元，不超过募集资金总额的30%，符合《发行监管问答——关于引导规范上市公司融资行为的监管要求（修订版）》关于补充流动资金比例的规定。

综上，本次补充流动资金项目有利于充实公司营运资金、提高抗风险能力，在保障公司日常生产经营稳步发展、夯实公司资本实力的同时，能保障车型开发和其他项目的顺利实施，保持并提升公司的市场竞争能力和持续发展能力，符合公司全体股东利益。

三、本次募集资金投资项目与现有业务和前次募投项目的关系

公司拥有新能源电动乘用车的整车、核心零部件研发、产品验证、中高端制造、市场销售，产业链协同完整的运营体系。本次募集资金投资项目中的新能源车型相关的开发项目，是新能源电动乘用车的研发方向与趋势，技术含量高，市场成长空间大。本次募集资金投资项目完善了公司新能源电动乘用车的产品体系

和提升了公司在三电、智能网联方面的核心技术水平，与前次募投项目在整车开发与营销网络建设方面具有一定连续性，是现有业务的升级、拓展和延伸。补充流动资金将有助改善公司的资本结构，降低财务费用，提高盈利能力。

因此，募集资金投资项目实施后，将有助于提升公司的核心竞争力，提高公司技术水平，有利于公司长期可持续发展。

四、前次募集资金使用情况

根据致同会计师事务所（特殊普通合伙）出具的《北汽蓝谷新能源科技股份有限公司前次募集资金使用情况鉴证报告》（致同专字（2022）第 110A013602 号），公司前次募集资金使用情况如下：

（一）前次募集资金的数额、资金到账时间及资金在专项账户的存放情况

1、2019 年发行股份购买资产并募集配套资金的数额、资金到账时间及资金在专项账户的存放情况

公司经中国证券监督管理委员会《关于核准成都前锋电子股份有限公司向北京汽车集团有限公司等发行股份购买资产并募集配套资金的批复》（证监许可[2018]899 号文）批准，向 3 名特定对象非公开发行人民币普通股（A 股）13,831.02 万股，每股发行价格为人民币 7.70 元，募集资金总额为人民币 106,498.85 万元，扣除承销费 2,452.83 万元（不含税）及其他与发行有关的费用人民币 660.38 万元（不含税）后，实际募集资金净额为人民币 103,385.65 万元。

截至 2019 年 1 月 23 日止，募集资金 106,498.85 万元（尚未扣除承销费）已全部存入本公司在中信银行股份有限公司总行营业部开设的人民币账户 8110701013201483253 账号内。上述资金到位情况已经致同会计师事务所（特殊普通合伙）出具了致同验字（2019）第 110ZC0011 号《验资报告》予以验证。

截至 2022 年 6 月 30 日，本公司在各募集资金账户存放情况如下：

单位：万元

账户名称	开户行	账户	账户余额	备注
北汽蓝谷新能源科技股份有限公司	中信银行股份有限公司总行营业部	8110701013201483253	0.00	注销-2021 年 12 月 14 日
北京新能源汽车股份有限公司	中信银行股份有限公司总行营业部	8110701011901481446	0.00	注销-2022 年 3 月 15 日
	中国农业银行股份	11120101040063944	0.00	——

	有限公司北京顺义支行			
	浙商银行股份有限公司北京分行	1000000010120100739838	0.00	注销-2022年3月10日
	北京银行股份有限公司金运支行	20000013385700025804793	0.00	注销-2022年3月4日
合计			0.00	—

注：根据《北汽蓝谷新能源科技股份有限公司关于2020年度募集资金存放与实际使用情况的专项报告》（临2021-030）公告，截至2020年12月31日募集资金已全部使用完毕。

2、2021年非公开发行股票募集资金的数额、资金到账时间及资金在专项账户的存放情况

经中国证券监督管理委员会《关于核准北汽蓝谷新能源科技股份有限公司非公开发行股票的批复》（证监许可[2021]312号文）核准，本公司向16名特定对象非公开发行人民币普通股（A股）79,365.08万股，每股发行价格为人民币6.93元，募集资金总额为人民币549,999.99万元，扣除保荐及承销费4,708.14万元（不含税）及其他与发行有关的费用人民币311.86万元（不含税）后，实际募集资金净额为人民币544,980.00万元，本公司对前述募集资金采取专户存储制度。

截至2021年4月26日止，募集资金545,291.86万元（尚未扣除承销费等费用）已全部存入本公司在北京农村商业银行股份有限公司顺义支行开设的人民币账户0801000103000053510账号内。上述资金到位情况已经致同会计师事务所（特殊普通合伙）出具了致同验字（2021）第110C000219号《验资报告》予以验证。

截至2022年6月30日，本公司在各募集资金账户存放情况如下：

单位：万元

账户名称	开户行	账户	账户余额
北汽蓝谷新能源科技股份有限公司	北京农村商业银行股份有限公司顺义支行	0801000103000053510	1,779.31
北京新能源汽车股份有限公司	中国农业银行股份有限公司北京顺义支行	11120101040063944	25,747.83
	北京农村商业银行股份有限公司顺义支行	0801000103000053761	98,487.47
	国家开发银行北京市分行	11001560004307490000	44,185.19
合计			170,199.80

（二）前次募集资金实际使用情况

1、前次募集资金使用情况

(1) 2019 年发行股份购买资产并募集配套资金

单位：万元

募集资金总额：			103,385.65			已累计使用募集资金总额：			103,532.54		
变更用途的募集资金总额：			-			各年度使用募集资金总额：			2019 年：85,558.17		
变更用途的募集资金总额比例：			-			2020 年：			17,974.38		
投资项目			募集资金投资总额			截止日募集资金累计投资额				项目达到预定 可使用状态日期 (或截止日项目 完工程度)	
序号	承诺投资项目	实际投资项目	募集前承诺 投资金额	募集后承诺投 资金额	实际投资 金额	募集前承诺投 资金额	募集后承诺投 资金额	实际投资 金额	实际投资金 额与募集后 承诺投资金 额的差额		
1	北京新能源创新科技中心项目	北京新能源创新科技中心项目	100,000.00	25,050.59	25,050.59	100,000.00	25,050.59	25,050.59	-	2019 年	
2	北汽新能源 C35DB 车型项目	北汽新能源 C35DB 车型项目	6,000.00	6,000.00	6,000.00	6,000.00	6,000.00	6,000.00	-	2019 年	
3	北汽新能源 N60AB 车型项目	北汽新能源 N60AB 车型项目	70,000.00	62,335.06	62,477.13	70,000.00	62,335.06	62,477.13	142.07	2020 年	
4	北汽新能源 N61AB 车型项目	北汽新能源 N61AB 车型项目	24,000.00	10,000.00	10,004.83	24,000.00	10,000.00	10,004.83	4.83	2021 年	
合计			200,000.00	103,385.65	103,532.54	200,000.00	103,385.65	103,532.54	146.90¹	—	

注 1：实际投资金额与募集后承诺投资金额的差额共计 146.90 万元，系各募集资金账户产生利息收入 147.85 万元，手续费 0.95 万元所致。

(2) 2021 年非公开发行募集资金

单位：万元

募集资金总额：			544,980.00			已累计使用募集资金总额：			380,569.79		
变更用途的募集资金总额：			-			各年度使用募集资金总额：			2021 年：252,644.18		
变更用途的募集资金总额比例：			-			2022 年 1-6 月：			127,925.61		
投资项目			募集资金投资总额			截止日募集资金累计投资额				项目达到预定 可使用状态日期 (或截止日项目 完工程度)	
序号	承诺投资项目	实际投资项目	募集前承诺 投资金额	募集后承诺投 资金额	实际投资 金额	募集前承诺投 资金额	募集后承诺投 资金额	实际投资 金额	实际投资金 额与募集后 承诺投资金 额的差额		
1	ARCFOX 品牌高 端车型开发及网络 建设项目	ARCFOX 品牌高端 车型开发及网络建 设项目	262,825.84	262,825.84	166,767.47	262,825.84	262,825.84	166,767.47	-96,058.37	2023 年	
2	5G 智能网联系统 提升项目	5G 智能网联系统 提升项目	35,613.21	35,613.21	10,521.24	35,613.21	35,613.21	10,521.24	-25,091.97	2022 年	
3	换电业务系统开发 项目	换电业务系统开发 项目	86,560.95	81,540.95	38,281.08	86,560.95	81,540.95	38,281.08	-43,259.87	2022 年	
4	补充流动资金	补充流动资金	165,000.00	165,000.00	165,000.00	165,000.00	165,000.00	165,000.00	-	不适用	
合计			550,000.00	544,980.00	380,569.79	550,000.00	544,980.00	380,569.79	-164,410.21	—	

2、前次募集资金实际投资项目变更情况

公司前次募集资金项目的实际投资项目不存在变更。

3、前次募集资金项目的实际投资总额与承诺投资总额的差异说明

(1) 2019 年发行股份购买资产并募集配套资金

2019 年发行股份购买资产并募集配套资金项目中，北京新能源创新科技中心项目、北汽新能源 C35DB 车型项目的实际投资总额与承诺投资总额不存在差异。

北汽新能源 N60AB 车型项目截至 2022 年 6 月 30 日实际投资金额为 62,477.13 万元，比承诺投资金额 62,335.06 万元多 142.07 万元，截至本募集说明书出具日，该项目募集资金已经投入完毕。

北汽新能源 N61AB 车型项目截至 2022 年 6 月 30 日实际投资金额为 10,004.83 万元，比承诺投资金额 10,000.00 万元多 4.83 万元，截至募集说明书出具日，该项目募集资金已经投入完毕。

实际投资金额与募集后承诺投资金额的差额共计 146.90 万元，系各募集资金账户产生利息收入 147.85 万元，手续费 0.95 万元所致。

(2) 2021 年非公开发行募集资金

2021 年非公开发行募集资金项目中，ARCFOX 品牌高端车型开发及网络建设项目截至 2022 年 6 月 30 日实际投资金额为 166,767.47 万元，比承诺投资金额 262,825.84 万元少 96,058.37 万元，尚未使用原因为车型项目处于研发阶段。

5G 智能网联系统提升项目截至 2022 年 6 月 30 日实际投资金额为 10,521.24 万元，比承诺投资金额 35,613.21 万元少 25,091.97 万元，尚未使用原因为车型项目处于后续结算阶段。

换电业务系统开发项目截至 2022 年 6 月 30 日实际投资金额为 38,281.08 万元，比承诺投资金额 81,540.95 万元少 43,259.87 万元，尚未使用原因为车型项目处于研发阶段。

补充流动资金项目的实际投资总额与承诺投资总额不存在差异。

4、对外转让或置换的前次募集资金投资项目情况

公司无对外转让或置换的前次募集资金投资项目。

5、前次募集资金投资项目先期投入及置换情况

(1) 2019 年募集资金项目先期投入及置换情况

在该次募集资金到位之前，公司先期以自筹资金预先投入募集资金投资项目的建设。截至 2019 年 3 月 8 日，公司以自筹资金预先投入募集资金投资项目的实际投资金额为 61,697.82 万元，经鉴证后，公司募集资金投入和置换情况具体如下：

单位：万元

序号	项目名称	募集资金投资总额	截至 2019 年 3 月 8 日以自筹资金预先投入募投项目金额	以募集资金置换预先投入募投项目的金额
1	北京新能源创新科技中心项目	25,050.59	25,050.59	25,050.59
2	北汽新能源 C35DB 车型项目	6,000.00	9,955.83	6,000.00
3	北汽新能源 N60AB 车型项目	62,335.06	20,591.26	20,591.26
4	北汽新能源 N61AB 车型项目	10,000.00	6,100.14	6,100.14
合计		103,385.65	61,697.82	57,741.99

2019 年 3 月 22 日，公司九届四次董事会和九届三次监事会审议通过《关于使用募集资金置换预先投入募投项目自筹资金的议案》，同意使用募集资金人民币 57,741.99 万元置换预先已投入募投项目的自筹资金，独立董事发表了明确的同意意见。致同会计师事务所（特殊普通合伙）对此进行了专项审核，并出具了《北汽蓝谷新能源科技股份有限公司以募集资金置换预先投入募投项目资金鉴证报告》（致同专字（2019）第 110ZA0994 号）。中信建投证券股份有限公司发表了《关于北汽蓝谷新能源科技股份有限公司使用募集资金置换预先投入募投项目自筹资金的专项核查意见》。公司已按照《上海证券交易所股票上市规则》等相关规定履行了法定程序并进行了信息披露，具体内容详见公司于 2019 年 3 月 23 日在《上海证券报》《中国证券报》和上海证券交易所网站（www.sse.com.cn）上刊登的《北汽蓝谷新能源科技股份有限公司关于调整募集资金投资项目投资额及使用募集资金置换预先投入募投项目自筹资金的公告》（公告编号：临 2019-020）。

(2) 2021 年募集资金项目先期投入及置换情况

在该次募集资金到位之前，本公司先期以自筹资金预先投入募集资金投资项目的建设。截至 2021 年 5 月 31 日，本公司以自筹资金预先投入募集资金投资项

目的实际投资金额为 58,231.77 万元，经鉴证后的募集资金投入和置换情况具体如下：

单位：万元

序号	项目名称	募集资金投资总额	截至 2021 年 5 月 31 日以自筹资金预先投入募投项目金额	以募集资金置换预先投入募投项目的金额
1	ARCFOX 品牌高端车型开发及网络建设项目	262,825.84	56,274.83	56,274.83
2	5G 智能网联系统提升项目	35,613.21	1,956.94	1,956.94
3	换电业务系统开发项目	81,540.95	0	0
4	补充流动资金	165,000.00	0	0
合计		544,980.00	58,231.77	58,231.77

6、临时闲置募集资金情况

公司 2019 年和 2021 年两次募集资金不存在闲置资金。公司不存在使用闲置募集资金暂时补充流动资金情况，不存在使用闲置募集资金进行现金管理和投资相关产品情况。

7、尚未使用的前次募集资金情况

(1) 2019 年发行股份购买资产并募集配套资金尚未使用募集资金情况

根据《北汽蓝谷新能源科技股份有限公司关于 2020 年度募集资金存放与实际使用情况的专项报告》（临 2021-030）公告，截至 2020 年 12 月 31 日该次募集资金已全部使用完毕。

(2) 2021 年非公开发行尚未使用募集资金情况

截至 2022 年 6 月 30 日，本公司该次募集资金总额 544,980.00 万元，实际使用募集资金 380,569.79 万元，尚未使用募集资金 164,410.21 万元，尚未使用募集资金占该次募集资金总额的 30.17%。尚未使用的项目及原因，具体如下：

单位：万元

项目名称	募集后承诺投资金额	实际投资金额	实际投资金额与募集后承诺投资金额的差额	尚未使用原因
ARCFOX 品牌高端车型开发及网络建设项目	262,825.84	166,767.47	-96,058.37	车型项目处于研发阶段 ¹
5G 智能网联系统提升项目	35,613.21	10,521.24	-25,091.97	车型项目处于后续结算阶段 ²
换电业务系统开发项目	81,540.95	38,281.08	-43,259.87	车型项目处于研发阶

北汽蓝谷新能源科技股份有限公司
募集说明书

项目名称	募集后承诺投资金额	实际投资金额	实际投资金额与募集后承诺投资金额的差额	尚未使用原因
				段 ³
补充流动资金	165,000.00	165,000.00	-	—
合计	544,980.00	380,569.79	-164,410.21	—

注 1：北汽新能源 N50AB 车型项目处于研发阶段；

注 2：北汽新能源 5G 智能网联系统提升项目处于后续结算阶段；

注 3：北汽新能源换电业务系统开发项目处于研发阶段。

说明：实际投资金额与募集后承诺投资金额的差额 164,410.21 万元与各募集资金账户银行存款余额合计 170,199.80 万元之间的差额为 5,789.59 万元，主要系各募集资金账户存款产生利息收入所致。

8、前次募集资金投资项目实现效益情况

前次募集资金投资项目实现效益情况如下：

(1) 2019 年发行股份购买资产并募集配套资金

单位：万元

实际投资项目		截止日投资项目累计产能利用率	承诺效益	最近三年一期实际效益				截止日	是否达到预计效益
序号	项目名称			2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年 1-6 月	累计实现效益	
1	北京新能源创新科技中心项目 ¹	不适用	16,714.00	不适用	3,300.00	3,500.00	633.00	7,433.00	否
2	北汽新能源 C35DB 车型项目 ²	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用
3	北汽新能源 N60AB 车型项目 ²	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用
4	北汽新能源 N61AB 车型项目 ²	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用

注 1：北京新能源创新科技中心项目，于 2019 年 12 月 31 日达到可使用状态，目前累计实现效益与承诺效益差异主要系生产负荷未达预期。

注 2：C35DB 车型、N60AB 车型和 N61AB 车型均为研发项目，不直接产生经济效益，其中北汽新能源 C35DB 车型项目已于 2019 年 4 月完成，项目研发车型北汽新能源 EX3 于 2019 年 4 月上市，成为当时同级别中首款续航超 500KM 的量产车型；北汽新能源 N60AB 车型项目已于 2020 年 9 月完成，项目研发车型 Arcfox α T 于 2020 年 10 月上市；北汽新能源 N61AB 车型项目已于 2021 年 4 月完成，项目研发车型 Arcfox α S 已于 2021 年 4 月上市。

(2) 2021 年非公开发行募集资金

单位：万元

实际投资项目		截止日投资项目累计产能利用率	承诺效益	最近三年一期实际效益				截止日	是否达到预计效益
序号	项目名称			2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年 1-6 月	累计实现效益	
1	ARCFOX 品牌高端车型开发及网络建设项目 ¹	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用
2	5G 智能网联系统提升项目 ²	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用
3	换电业务系统开发项目 ³	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用
4	补充流动资金	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用

注 1：ARCFOX 品牌高端车型开发及网络建设项目为研发项目，不直接产生经济效益，其中 N60AB 车型项目已于 2020 年 9 月完成，项目研发车型 Arcfox α T 已于 2020 年 10 月上市，N61AB 车型项目已于 2021 年 4 月完成，项目研发车型 Arcfox α S 于 2021 年 4 月上市；N50AB 车型仍处于研发阶段，预计 2023 年 3 月完成。

注 2：5G 智能网联系统提升项目为研发项目，不直接产生经济效益，项目已于 2022 年 6 月完成，项目研发车型 Arcfox α S HI 版已于 2022 年 6 月正式上市。

注 3：换电业务系统开发项目为研发项目，不直接产生经济效益，项目仍在开发阶段。

（三）前次募集资金中用于认购股份的资产运行情况

经中国证券监督管理委员会《关于核准成都前锋电子股份有限公司向北京汽车集团有限公司等发行股份购买资产并募集配套资金的批复》证监许[2018]899号文批准，公司以第八届董事会第二十次会议决议公告日前120个交易日股票交易均价的90%，即每股37.66元的价格向北汽集团及其他北汽新能源股东发行股份76,108.52万股，用于购买其持有的剩余全部北京新能源汽车股份有限公司股权。上述股份已经致同会计师事务所（特殊普通合伙）审验，出具了致同验字（2018）第110ZC0224号《验资报告》，并于2018年8月23日完成在中国证券登记结算有限责任公司上海分公司的股份登记。北京新能源汽车股份有限公司2018年、2019年、2020年、2021年及2022年1-6月经营情况如下：

单位：万元

项目	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年1-6月 (未经审计)
资产总额	4,568,403.15	5,893,688.85	4,357,995.24	3,929,454.95	3,862,438.01
归属于母公司所有者权益	1,658,509.06	1,639,109.65	998,178.05	616,606.05	513,720.06
营业收入	1,808,817.72	2,358,870.96	527,246.62	937,901.67	355,378.00
归属于母公司所有者的净利润	8,743.77	10,897.01	-642,804.18	-381,218.17	-104,646.77

（四）前次募集资金实际情况与已公开披露的信息对照情况

截至2022年6月30日，本公司前次募集资金的使用情况与定期报告和其他信息披露的文件有关内容与已经公开披露的信息一致。

（五）发行人会计师鉴证意见

致同出具了《北汽蓝谷新能源科技股份有限公司前次募集资金使用情况鉴证报告》（致同专字（2022）第110A013602号）认为，北汽蓝谷公司董事会编制的截至2022年6月30日的前次募集资金使用情况报告、前次募集资金使用情况对照表和前次募集资金投资项目实现效益情况对照表如实反映了北汽蓝谷公司前次募集资金使用情况。

第四章 董事会关于本次发行对公司影响的讨论与分析

一、本次发行完成后，公司业务及资产、公司章程、股权结构、高管人员结构、业务收入结构的变动情况

（一）本次发行对公司业务、资产和业务结构的影响

本次募集资金将主要用于面向场景化产品的滑板平台开发项目、整车产品升级开发项目、研发与核心能力建设项目和补充流动资金，募投项目紧密围绕公司主营业务，系现有业务的扩展和补充。本次发行完成后，公司的主营业务保持不变，公司的业务结构不会因本次发行而发生重大变化。本次向特定对象发行完成后，公司总资产、净资产将有一定幅度的提升。

（二）本次发行对公司章程的影响

本次向特定对象发行股票完成后，公司的注册资本、股份总数将会发生变化，公司需要根据发行结果修改公司章程所记载的注册资本、股份总数等相关条款，并办理工商变更登记。

（三）本次发行对股东结构的影响

截至 2022 年 6 月 30 日，北汽集团直接持有公司 1,274,778,438 股股份，占公司总股本的 29.73%，通过北汽广州间接持有公司 268,054,522 股股份，占公司总股本的 6.25%，通过渤海汽车间接持有公司 129,182,912 股股份，占公司总股本的 3.01%，合计持股比例为 39.00%，对上市公司实施控制。公司的实际控制人为北京市国资委。

本次向特定对象发行的发行数量不超过发行前公司总股本的 30%，即不超过 1,286,193,039 股（含本数）。北汽集团控制的北京汽车拟认购股票数量不低于本次发行股票实际发行数量的 35.99%、渤海汽车拟认购股票数量不低于本次向特定对象发行股票实际发行数量的 3.01%。本次发行完成后，北汽集团仍为公司控股股东，北京市国资委仍为公司实际控制人，因此本次向特定对象发行股票不会导致本公司控制权发生变化。

（四）本次发行对高管人员结构的影响

截至本募集说明书出具之日，公司尚无对高管人员结构进行调整的计划。本次向特定对象发行不会导致高管人员结构发生重大变动。本次发行后，若对高管

人员结构进行调整，公司将根据有关法律法规和公司章程的规定进行。

二、本次发行完成后，公司财务状况、盈利能力及现金流量的变动情况

本次发行募集资金到位后，公司的总资产及净资产规模将相应增加，财务状况将得到改善，有助于提高盈利能力，增强竞争实力和可持续发展能力。

（一）对财务状况的影响

本次发行完成后，公司总资产和净资产将有所增加，公司资产负债率将有所下降，营运资金更加充足，有利于增强公司的资本实力，优化公司的财务状况，提高偿债能力，有利于增强公司资产结构的稳定性和抗风险能力。

（二）对盈利能力的影响

本次发行完成后，有助于公司增强资本实力，丰富公司产品结构，深化公司主业，提升客户销售体验水平，扩大竞争优势，有助于提高公司的盈利水平。但本次发行完成后，公司股本总额将即时增加，而募集资金投资项目在短期内无法立即产生效益，因此，公司的净资产收益率短期内存在下降的可能。

（三）对现金流量的影响

本次发行完成后，公司筹资活动产生的现金流入将大幅增加；本次发行募集资金将用于相关项目建设，在募集资金到位并开始投入使用后，公司投资活动产生的现金流出量将有所增加。

三、本次发行完成后，上市公司与发行对象及发行对象的控股股东和实际控制人从事的业务存在同业竞争或潜在同业竞争的情况

本次发行完成后，不会导致公司在业务经营方面与北汽集团及其控制的其他企业之间新增同业竞争。

四、本次发行完成后，上市公司与发行对象及发行对象的控股股东和实际控制人可能存在的关联交易的情况

本次发行完成后，公司与控股股东及其关联方之间的关联交易不会发生重大变化。公司将严格按照中国证监会、上交所及公司内部规定履行必要程序，遵循公允、合理的市场定价原则，保证交易的合法性和交易价格的公允性。

第五章 与本次发行相关的风险因素

一、宏观经济周期波动的风险

汽车行业作为国民经济的支柱产业之一，其经营业绩、财务状况和发展前景在很大程度上受我国经济发展状况、宏观经济政策和产业结构调整的影响。目前国际、国内宏观经济形势复杂多变，国际贸易格局、外汇市场及资本市场等如发生不利变化或调整，都将可能对汽车行业的生产经营环境产生不利影响。特别是2020年以来，由于全球爆发新冠肺炎疫情，宏观经济出现了较大的下行压力。宏观经济的波动会影响国内市场需求，进而影响公司的盈利能力和财务状况。

二、新能源产业政策风险

（一）国家产业政策变动风险

公司所处新能源汽车行业受行业发展政策影响较大。2020年11月，国务院办公厅发布了《新能源汽车产业发展规划（2021-2035）》，提出到2025年新能源汽车新车销量达到汽车新车销售总量的20%左右，到2035年新能源汽车成为新销售车型的主流，公共领域用车全面电动化，燃料电池汽车实现商业化应用，高度自动驾驶汽车实现规模化应用，有效促进节能减排水平和社会运行效率的提升。但是，随着新能源汽车的技术性能趋于成熟，国家政策若进一步调整，不排除会对公司的经营环境和市场需求产生重大影响。

（二）新能源汽车补贴退坡的政策风险

《新能源汽车产业发展规划（2021-2035）》指出：发展新能源汽车，是我国从汽车大国迈向汽车强国的必由之路，是应对气候变化、推动绿色发展的战略举措。国家发改委等四部委于2020年4月23日联合发布文件将原计划于2020年底到期的新能源汽车购置补贴政策延长2年，于2022年12月31日终止。2021年12月31日，财政部、工业和信息化部、科技部、发展改革委联合发布了《关于2022年新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》，2022年新能源汽车购置补贴标准在2021年基础上退坡30%；城市公交、道路客运、出租（含网约车）、环卫、城市物流配送、邮政快递、民航机场以及党政机关公务领域符合要求的新能源汽车，2022年补贴标准在2021年基础上退坡20%。自2022年1月1日起

执行。新能源汽车购置补贴政策在 2022 年 12 月 31 日到期后若不能延期将对新能源汽车企业的经营造成压力。

三、汽车行业下行风险

根据中国汽车工业协会数据，2022 年随着新冠疫情得到有效控制，我国汽车产销量继 2021 年后保持稳定增长态势，产量达 2,747.60 万辆，同比增长 3.59%，销量达 2,686.40 万辆，同比增长 2.33%。但随着我国宏观经济增速的逐步放缓，以及我国居民汽车保有量的持续增加，我国汽车行业增速可能会呈现逐步放缓的趋势。随着我国城镇化进程进一步推进，年轻人口向大中城市集中，未来汽车市场由“增量周期”进入“存量周期”，预计国内汽车市场整体仍将面临较大压力，新能源汽车行业的发展也将面临一定的不确定性。这种趋势将影响到行业内包括新能源汽车企业在内的所有汽车厂商的发展，也将可能影响到公司发展战略和规划的具体实现与公司的经营业绩。

四、市场风险

（一）新能源汽车市场需求波动风险

目前中国新能源汽车的发展仍处于快速发展阶段，新能源汽车产销量在汽车行业总体占比依然较低，购买成本、充电时间、续航能力、配套充电设施等因素仍会对新能源汽车产业的发展形成一定的制约。未来如果受到产业政策变化、市场需求放缓、配套设施建设和推广、客户认可度等因素影响，导致新能源汽车市场需求出现较大波动，将会对公司的生产经营造成重大影响。

（二）市场竞争加剧的风险

伴随着国内新势力造车的不断发展和国外品牌新能源汽车的发力进入，国内市场新能源汽车产业形成了国内传统汽车企业、外资品牌和国内新势力汽车企业并存的竞争格局。国内外主要新能源汽车制造厂商均看准我国新能源汽车市场的市场空间，纷纷在我国境内建立生产基地并开展销售业务，新能源汽车及其相关产品的市场竞争愈加激烈。在我国新能源汽车市场竞争加剧的整体背景下，若公司不能采取有效措施巩固现有竞争优势，提高市场占有率，则将对公司未来生产经营产生影响。

（三）汽车芯片供应短缺风险

自 2020 年 12 月起，全球汽车芯片供需出现失衡，汽车行业芯片供应出现一定程度紧张，全球范围内的汽车芯片短缺将影响短期内全球汽车产业的增长，也有可能影响到发行人的生产计划与公司的经营业绩。

五、经营风险

（一）业绩持续亏损的风险

2019 年至 2022 年 1-6 月，公司扣除非经常性损益后归属于上市公司股东的净利润分别为 -87,359.75 万元、-664,621.94 万元、-554,354.58 万元和 -220,378.93 万元。最近三年及一期，公司扣除非经常性损益后归属于上市公司股东的净利润持续亏损。

虽然公司已积极采取加大市场开拓、产品升级等举措，本次向特定对象发行股票募集资金拟投入项目的实施预计将进一步增强公司的竞争力，促进公司的持续发展，但若公司市场开拓等举措不及预期或公司自身包括产品结构未能充分得到市场认可，仍然存在业绩持续亏损的风险，进而给公司持续经营带来一定的风险。

（二）主要原材料和核心零部件价格风险

公司用于制造汽车的主要原材料包括各种等级的钢材、油漆、稀释剂等化学制品。购买用于制造汽车的零部件主要包括电池、电机、电控系统、金属件和化工件等。新能源汽车销量快速增长，行业优质核心资源相对紧缺，加之中美贸易争端仍存在不确定性，主要原材料和核心零部件存在价格上涨风险，将对公司经营产生不利影响。

（三）技术快速更新迭代的风险

新技术革命和产业变革中，智能网联和智能驾驶技术突破、高性能三电系统创新发展、新材料和新制造工艺与新能源汽车的融合，使企业发展面临选择性挑战。公司主营业务为纯电动新能源乘用车与核心零部件的研发、生产、销售和服务，是国内少数掌握纯电动汽车电池、电机、电控三大核心技术及整车集成匹配技术的新能源汽车企业。但是未来，公司若不能持续进行技术革新，将会导致其在行业中的竞争力下降，从而影响企业的持续发展。

（四）能否持续推出符合市场要求产品的风险

随着居民收入水平提高、汽车消费的普及，汽车制造商为了迎合消费者日益

提高的个性化汽车需求，不断加快新车型的推出及现有车型的改型频率，使得现有车型的生产周期不断缩短。受新能源与智能网联技术发展、消费者需求升级等因素影响，新能源汽车产品升级加快，若不能持续开发出具备市场竞争力的产品，进而导致产品销售不达预期，将对公司经营产生不利影响。

（五）产能过剩风险

近年来，我国对新能源汽车行业扶持力度较大，传统燃油汽车生产商及造车新势力纷纷开展新能源汽车的研发制造，新能源汽车行业产能快速扩张。快速提升的行业产能较好满足了目前新能源汽车日益扩大的市场需求，但如果未来新能源汽车市场需求增长放缓，可能导致新能源汽车行业出现产能过剩风险，过剩的供给可能迫使公司降低产品售价与利润率，可能导致出现产能闲置、产品滞销等，将对公司经营业绩和财务状况造成不利影响。

（六）资产负债率较高的风险

公司所处的汽车制造业属于资金密集型行业，近几年公司业务快速发展以及研发的持续投入使得公司资产负债率较高。2019年末、2020年末、2021年末及2022年6月末，公司合并财务报表口径的资产负债率分别为70.15%、73.91%、70.10%和74.86%，与同行业上市公司相比较高。

目前，公司与多家商业银行保持着良好的合作关系，公司主要供应商相对稳定，在与其长期合作中形成了良好的商业信用。但如果宏观经济形势发生不利变化或者信贷紧缩，同时如果公司销售回款速度减慢，未来可能将面临一定的资金压力

（七）新冠肺炎疫情的风险

2020年新冠肺炎疫情爆发，对我国经济造成冲击，对汽车行业产生了一定的不利影响，公司新能源汽车产品主要目标市场为网约车、大客户等对公市场，2020年受新冠疫情的影响，对公市场的出行需求下滑严重，公司销量显著减少。在疫情防控形势持续向好的形势下，2021年、2022年1-6月公司整车销售收入实现同比增长，但如果未来新冠疫情发生不利变化，仍可能对发行人生产经营、市场开拓及募投项目的实施造成不利影响。若疫情影响导致购车需求不振，公司未来业绩可能受到一定不利影响。若公司供应商后续因疫情扩散或恶化等原因无法及时交付关键零部件或关键生产设备，则可能对公司的生产活动造成不利影

响。

六、应收账款金额较大带来的回收风险

报告期各期末，公司应收账款账面价值分别为 2,038,621.87 万元、1,826,590.93 万元、1,281,079.70 万元和 999,632.33 万元，占当期总资产的比例分别为 34.47%、41.87%、32.78%和 26.37%，公司应收账款账面价值及其占总资产的比例较高。随着公司业务规模的进一步扩大，应收账款规模可能相应增加，若未来客户经营环境、财务状况等出现重大不利变化，一方面可能发生因应收账款不能及时收回而形成坏账的风险，从而对公司的经营业绩产生重大不利影响，另一方面会影响公司的经营活动的现金流和降低公司运营效率，导致资金周转的风险。

七、存货余额较大导致的跌价损失风险

报告期各期末，公司存货账面价值分别为 575,180.07 万元、408,256.82 万元、124,440.30 万元和 115,633.91 万元，占资产总额的比例分别为 9.73%、9.36%、3.18%和 3.05%。虽然存货账面价值及其占总资产的比例持续降低，但如果存货不能及时出售将造成营运资金的占用，若产品价格因市场竞争等原因降低，可能导致公司存货出现跌价损失风险。

八、管理风险

（一）核心技术人员流失的风险

新能源汽车行业是技术密集型产业，高创新能力、高稳定性的技术研发团队是提高企业技术核心竞争力及产品升级革新的重要保障。公司核心技术人员大部分具有多年的行业从业经验，具备较强的科研能力和理论水平。为了稳定核心人员，公司制定了有效的绩效考核制度和有竞争力的薪酬福利体系。若未来公司未能采取更多人才激励及引进的措施吸引更多技术研发人员，同时尽可能地稳定已有的技术研发团队，可能出现核心研发人员的流失，影响公司研发能力，从而对公司的盈利能力及产品的市场竞争力造成一定影响。

（二）产品质量风险

国家高度重视汽车产品质量管控，公司按照汽车行业通用标准建立了完善的质量控制体系，并严格执行质量控制流程。产品质量控制能够符合行业标准要求，公司产品质量水平国内领先。尽管如此，由于公司产品种类多、生产过程复杂，

如果因某一环节质量控制疏忽而导致产品出现质量问题,将可能对已售产品进行召回并承担相应赔偿责任,将对公司声誉及盈利造成一定影响。

九、关联交易占比较高风险

报告期内,基于成本效益、国家新能源汽车产业政策等原因,北汽新能源与北京汽车合作生产以北京汽车传统车型改造的新能源汽车合作车型,基于上述合作模式,形成北汽新能源向北京汽车销售动力模块及零部件、同时向北京汽车采购整车的情况,导致发行人与关联企业发生的关联交易占比较高。2021年,北汽新能源与北京汽车之间的关联采购占营业成本比例、关联销售占营业收入比例分别为26.28%及25.33%。未来若相关关联交易定价不能保证持续公允,将对公司经营业绩产生重大影响。

十、募集资金投资项目风险

募集资金投资项目在组织、管理和实施过程中,存在管理不善、发生意外情况的可能,将会影响项目实施进度和质量,不利于公司的持续发展。

本次募集资金投资项目的可行性分析是基于当前经济形势、市场环境、行业发展趋势及公司实际经营状况做出的,但由于市场发展和宏观经济形势具有不确定性,如果募集资金不能及时到位、市场环境发生重大不利变化或行业竞争加剧,将会对开发项目的实施进度和市场前景产生不利影响。

十一、本次向特定对象发行股票的相关风险

(一) 审批风险

本次发行尚需获得上交所审核通过及中国证监会同意注册。能否获得上交所审核通过,取得中国证监会的批文,以及最终取得中国证监会批文的时间均存在一定的不确定性,提请广大投资者注意投资风险。

(二) 即期回报被摊薄的风险

本次发行股票后,公司的股本及净资产均将大幅增长。由于募集资金投资项目的建设实施和对应产品投放市场后产生效益需要一定时间,建设期间股东回报将仍然通过现有业务实现。因此,本次发行完成后,公司净利润的增长在短期内不能与公司净资产增长保持同步,存在短期内每股收益和净资产收益率被摊薄的风险。

（三）股价波动风险

股票投资本身具有一定的风险。股票价格不仅受公司的财务状况、经营业绩和发展前景的影响，而且受到国家经济政策、经济周期、通货膨胀、股票市场供求状况、重大自然灾害发生等多种因素的影响。公司一直严格按照有关法律法规的要求，规范公司行为，及时、准确、全面、公正地披露重要信息，加强与投资者的沟通，同时采取积极措施，尽可能地降低股东的投资风险。但是，引起股票价格波动的原因十分复杂，本次发行完成后公司二级市场股价存在不确定性，若股价表现低于预期，则存在导致投资者遭受投资损失的风险。

（四）发行风险

本次发行股票数量、拟募集资金规模较大，发行方式为向不超过 35 名特定对象发行。

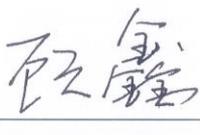
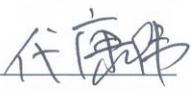
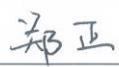
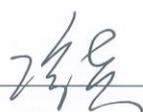
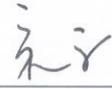
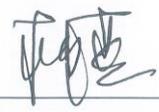
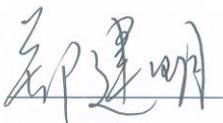
本次发行的发行结果将受到证券市场整体情况、本公司股票价格走势、投资者对本次发行方案的认可程度等多种内、外部因素的影响。因此，本次发行存在不能足额募集资金的风险。

第六章 与本次发行相关的声明

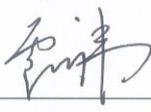
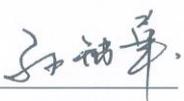
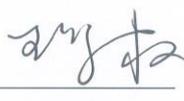
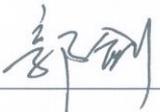
一、发行人全体董事、监事、高级管理人员声明

本公司及全体董事、监事、高级管理人员承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

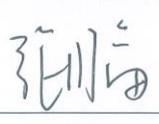
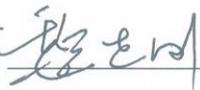
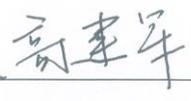
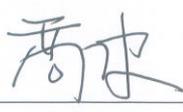
全体董事：

			
刘 宇	顾 鑫	代康伟	郑 正
			
冷 炎	胡 勇	宋 军	柳 燕
			
郑建明	成 波	马 静	

全体监事：

			
贾宏伟	孙智华	王学权	王 森
			
周 阳	郭 剑	关 键	

非董事高级管理人员：

			
张国富	樊京涛	魏志刚	高建军
			
高 健	赵 冀		

北汽蓝谷新能源科技股份有限公司

2023 年 7 月 29 日



一、发行人全体董事、监事、高级管理人员声明

本公司及全体董事、监事、高级管理人员承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

全体董事：

刘 宇	顾 鑫	代康伟	郑 正
冷 炎	胡 勇	宋 军	柳 燕
郑建明	成 波	马 静	

全体监事：

贾宏伟	孙智华	王学权	王 森
周 阳	郭 剑	关 键	

非董事高级管理人员：

张国富	樊京涛	魏志刚	高建军
高 健	赵 冀		

北汽蓝谷新能源科技股份有限公司

2023 年 2 月 20 日



一、发行人全体董事、监事、高级管理人员声明

本公司及全体董事、监事、高级管理人员承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。

全体董事：

刘 宇	顾 鑫	代康伟	郑 正
冷 炎	胡 勇	宋 军	柳 燕
郑建明	成 波	马 静	

全体监事：

贾宏伟	孙智华	王学权	王 森
周 阳	郭 剑	关 键	

非董事高级管理人员：

张国富	樊京涛	魏志刚	高建军
高 健	赵 冀		

北汽蓝谷新能源科技股份有限公司

2023 年 7 月 28 日



二、发行人控股股东声明

本公司承诺本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，按照诚信原则履行承诺，并承担相应的法律责任。


控股股东：北京汽车集团有限公司
法定代表人：
姜德义

2023 年 2 月 20 日

三、保荐人（主承销商）声明

本公司已对募集说明书进行了核查，确认本募集说明书内容真实、准确、完整，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担相应的法律责任。

项目协办人签名： 吕博
吕博

保荐代表人签名： 杨宇威 刘世鹏
杨宇威 刘世鹏

法定代表人/董事长签名： 王常青
王常青


中集建投证券股份有限公司
2023年2月20日

声 明

本人已认真阅读北汽蓝谷新能源科技股份有限公司募集说明书的全部内容，确认募集说明书不存在虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏，并对募集说明书真实性、准确性、完整性承担相应法律责任。

总经理签名：


李格平

法定代表人/董事长签名：


王常青

保荐机构：中信建投证券股份有限公司



2023 年 2 月 20 日

四、律师事务所声明

本所及经办律师已阅读募集说明书，确认募集说明书内容与本所出具的法律意见书无矛盾之处。本所及经办律师对发行人在募集说明书中引用的法律意见书的内容无异议，确认募集说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担相应的法律责任。

律师事务所负责人：

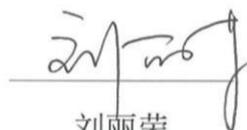


李云波

经办律师：



马杰



刘丽荣

北京市君泽君律师事务所



2023年2月20日

五、会计师事务所声明

本所及签字注册会计师已阅读募集说明书，确认募集说明书内容与本所出具的审计报告等文件不存在矛盾。本所及签字注册会计师对发行人在募集说明书中引用的审计报告等文件的内容无异议，确认募集说明书不因引用上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担相应的法律责任。

签字注册会计师：


中国注册会计师
郑建彪
110000150154
郑建彪


中国注册会计师
魏亚婵
110101560693
魏亚婵

会计师事务所负责人：


李惠琦

中国注册会计师
李惠琦
110000150172

致同会计师事务所（特殊普通合伙）

2023年2月20日



北汽蓝谷新能源科技股份有限公司董事会声明

一、公司应对本次向特定对象发行摊薄即期回报采取的措施

根据《国务院办公厅关于进一步加强资本市场中小投资者合法权益保护工作的意见》（国办发【2013】110号）、《国务院关于进一步促进资本市场健康发展的若干意见》（国发【2014】17号）和中国证监会《关于首发及再融资、重大资产重组摊薄即期回报有关事项的指导意见》（证监会公告【2015】31号）的相关要求，为保障中小投资者知情权、维护中小投资者利益，公司就本次发行对即期回报可能造成的影响进行了分析，并制定了具体的填补回报措施，相关主体对公司填补回报措施能够得到切实履行作出了承诺，具体情况如下：

1、巩固和发展公司主营业务，提高公司综合竞争力

公司子公司北汽新能源是我国首家独立运营、首个获得新能源汽车生产资质的企业，公司拥有整车、核心零部件研发、产品验证、中高端制造、市场销售，产业链协同完整的运营体系。本次募集资金投资项目的实施，有助于公司进一步丰富产品线，优化产品结构，提高综合服务能力和盈利能力。

2、提高公司盈利能力和水平

公司将不断提升服务水平、扩大品牌影响力，提高公司整体盈利水平。公司将积极推行成本管理，严控成本费用，提升公司利润水平。此外，公司将加大人才引进力度，通过完善员工薪酬考核和激励机制，增强对高素质人才的吸引力，为公司持续发展提供保障。

3、加快募投项目实施，争取早日优化产品结构、提升产品竞争力

本次募集资金到位后，公司将根据募集资金管理相关规定，严格管理募集资金的使用，保证募集资金按照方案有效利用。本次发行股票募集资金到位后，公司将加快推进募集资金投资项目实施，优化产品结构、提升产品核心竞争力并提高客户的售后服务体验，进而提升公司整体盈利能力，尽量降低本次发行对股东即期回报摊薄的风险。

4、优化公司投资回报机制，实行积极的利润分配政策

为建立对投资者持续、稳定的回报规划与机制，保证利润分配政策的连续性和稳定性，公司已经按照《关于进一步落实上市公司现金分红有关事项的通知》

和《上市公司监管指引第3号—上市公司现金分红》及其他相关法律、法规和规范性文件的要求在《公司章程》中制定了利润分配相关条款，明确了公司利润分配尤其是现金分红的具体条件、比例、分配形式和股票股利分配条件等。本次发行完成后，公司将严格执行现金分红政策，在符合利润分配条件的情况下，积极落实对股东的利润分配，努力提升对股东的回报。

二、公司控股股东对公司填补回报措施能够得到切实履行的承诺

为确保公司填补回报措施能够得到切实履行，公司的控股股东北京汽车集团有限公司作出如下承诺：

“（一）本集团承诺不越权干预公司经营管理活动，不侵占公司利益。

（二）自本承诺函出具之日起至公司本次发行实施完毕前，若中国证监会作出关于填补回报措施及其承诺的其他新的监管规定的，且上述第（一）项承诺不能满足中国证监会该等规定时，本集团承诺届时将按照中国证监会的最新规定出具补充承诺。

（三）本集团承诺切实履行上述第（一）、（二）项承诺，若本集团违反上述第（一）、（二）项承诺，本集团将按相关规定采取相关措施。”

三、公司董事、高级管理人员对公司填补回报措施能够得到切实履行的承诺

根据中国证监会规定，公司全体董事、高级管理人员已对公司填补回报措施能够得到切实履行作出承诺，具体承诺如下：

“1、本人承诺不无偿或以不公平条件向其他单位或个人输送利益，也不采用其他方式损害公司利益；

2、本人承诺对在公司任职期间的职务消费行为进行约束；

3、本人承诺不动用公司资产从事与履行职责无关的投资、消费活动；

4、本人承诺公司董事会或薪酬与考核委员会制定的薪酬制度与公司填补回报措施的执行情况相挂钩；

5、若公司后续推出股权激励计划，本人承诺拟公布的公司股权激励的行权条件与公司填补回报措施的执行情况相挂钩；

6、本人承诺切实履行公司制定的有关填补回报措施以及本人对此作出的任

何有关填补回报措施的承诺，若本人违反该等承诺或拒不履行该等承诺，本人同意中国证监会和上海证券交易所等证券监管机构按照其制定或发布的有关规定、规则，对本人作出相关处罚或采取相关监管措施；若本人违反该等承诺并给公司或投资者造成损失的，本人愿依法承担对公司或投资者的补偿责任。”

北汽蓝谷新能源科技股份有限公司董事会

2023年2月20日

